



TESIS - RA 142531

PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI

M. ALFIAN RIZKI S.
3214 203 008

DOSEN PEMBIMBING

Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M. Arch., Ph.D
Prof. Dr. Ir. Josef Prijotomo, M. Arch.

PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN
KOTA JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH
NOPEMBER SURABAYA
2016



MASTER THESES - RA 142531

VISUAL QUALITIES DEVELOPMENT AT DARMO STREET CORRIDOR SURABAYA FOR THE PEDESTRIANS

M. ALFIAN RIZKI S.
3214 203 008

SUPERVISORS

Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M. Arch., Ph.D
Prof. Dr. Ir. Josef Prijotomo, M. Arch.

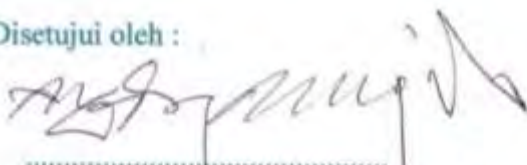
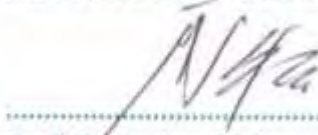
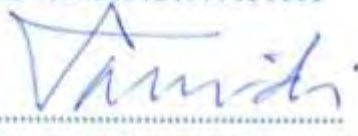
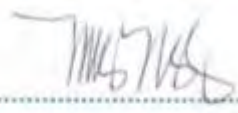
MASTER DEGREE
MAJOR OF URBAN DESIGN
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING
SEPULUH NOPEMBER INSTITUTE OF
TECHNOLOGY SURABAYA
2016

**Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh
gelar
Magister Teknik (MT)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**Oleh :
M. Alfian Rizki S.
NRP. 3214203008**

**Tanggal Ujian : 9 Juni 2016
Periode Wisuda : September 2016**

Disetujui oleh :

- 
.....
1. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D, M.Arch, Ph.D (Pembimbing I)
NIP. 194901251978032002
- 
.....
2. Prof. Dr. Ir. Josef Prijotomo, M.Arch (Pembimbing II)
NIP. 194803121977031001
- 
.....
3. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono (Penguji)
NIP. 196105201986011001
- 
.....
4. Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T (Penguji)
NIP. 196206081987012001



Dipokor Program Pascasarjana,


Dr. Ir. Dharman Manfaat, M.Sc, Ph.D
NIP. 196612021987011001

PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI

Nama mahasiswa : Muhammad Alfian Rizki Saputra
NRP : 3214203008
Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M. Arch, Ph.D
Prof. Dr. Ir. Josef Prijotomo, M. Arch

ABSTRAK

Saat ini tema pembangunan yang semula dimiliki pada koridor jalan raya Darmo mulai kehilangan fokus dengan makin maraknya pembangunan progresif serta banyaknya masyarakat kota yang menggunakan kendaraan bermotor untuk melintasi wilayah kota daripada dengan berjalan kaki seperti pada masa dahulu. Fenomena yang terjadi adalah adanya kontras antara visual bangunan dan lingkungan kolonial asli dengan bangunan yang dirubah menjadi lebih modern, berupa perbedaan dimensi dan proporsi komponen bangunan yang disajikan kepada pengamat. Dengan demikian perlu dilakukan kajian untuk mengidentifikasi kualitas visual seperti apa yang dimiliki oleh bentukan bangunan-bangunan cagar budaya beserta bentukan lingkungan koridor Darmo, serta menganalisa persepsi visual yang diperoleh pengamat kota yang melintasi koridor Darmo dengan berjalan kaki pada masa sekarang. Penelitian ini akan menghasilkan kriteria dan konsep yang melandasi desain skematik pengembangan kualitas visual koridor Darmo. Metodologi penelitian yang akan digunakan dalam menganalisa adalah *synchronic reading* untuk pembacaan elemen fisik lingkungan dan fasad bangunan, serta *walkthrough/walkability analysis* untuk mengidentifikasi kondisi internal pada koridor jalan raya Darmo. Dalam menganalisa kualitas visual yang diterima oleh pejalan kaki, penelitian ini akan memperhatikan 8 komponen utama: (1) *Imageability*, (2) *Enclosure*, (3) *Human Scale*, (4) *Transparency*, (5) *Complexity*, (6) *Coherence*, (7) *Legibility*, dan (8) *Linkage*. Hasil penelitian menunjukkan tidak ditemukan unsur pengikat bagi keseluruhan visual koridor Darmo dari bangunan-bangunan yang ada, sehingga konsep pengembangan akan mengangkat peran lingkungan pejalan kaki yang diharapkan dapat mendukung statusnya sebagai bagian dari area situs cagar budaya perumahan Darmo.

Kata kunci: cagar budaya, koridor, visual, walkability

VISUAL QUALITIES DEVELOPMENT AT DARMO STREET CORRIDOR SURABAYA FOR THE PEDESTRIANS

Student Name : Muhammad Alfian Rizki Saputra
Student Identity Number: 3214203008
Supervisor : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M. Arch, Ph.D
Prof. Dr. Ir. Josef Prijotomo, M. Arch

ABSTRACT

Nowadays the original state of Darmo street corridor are losing focus as more and more progressive development occur and people increasingly using vehicles to navigate across the city district rather than being pedestrians and walk to their destinations just like the past times. The occurred phenomenon is that there are visual contrast between original colonial buildings and its environment to the refurbished buildings, in the form of dimension and proportion of building components that viewed by observer. Thus a study is needed to identify Darmo condition as one of the Surabaya's historical site to find out what kind of visual qualities potential possessed by the heritage buildings forms and its surroundings, and to analyze visual perception acquired by viewer whose passing through Darmo as a pedestrian in modern times. At the end of this research, criteria and concept will be produced for schematic design in order to develop Darmo's overall visual qualities. The methodologies that will be used to analyze are: synchronic reading for analyzing physical elements and the facades; and walkthrough/walkability analysis to determine the internal condition of Darmo street. When analyzing visual qualities that received by the pedestrian, this research will pay attention to 8 main components: (1) *Imageability*, (2) *Enclosure*, (3) *Human Scale*, (4) *Transparency*, (5) *Complexity*, (6) *Coherence*, (7) *Legibility*, and (8) *Linkage*. The research result show no binding element for entire Darmo corridor visual from the existing buildings. Therefore, the development concept will address the contribution of pedestrian realm that is expected to support its status as part of Darmo residential heritage site.

Keywords: corridor, heritage, visual, walkability

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	iii
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT.....	vii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR DIAGRAM.....	xvi

BAB I PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Judul dan Wilayah Studi.....	3
1.3.Perumusan Pertanyaan Penelitian.....	7
1.4.Batasan Kajian.....	8
1.5.Tujuan Penelitian.....	9

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1.Pengertian Judul.....	11
2.2.Tinjauan Teori.....	12
2.3.Family Tree <i>Urban Heritage Conservation</i>	28
2.4.Suplemen Teori Pengamat Kota.....	28
2.5.Studi Preseden Canal Street, New Orleans.....	32
2.6.Studi Preseden Melaka, Malaysia.....	35
2.7.Sintesa Kajian Pustaka.....	38
2.8.Kriteria Umum penelitian.....	40

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1.Jenis Penelitian	45
3.2.Aspek Penelitian.....	46

3.3.Tahapan Penelitian.....	46
3.4.Pengumpulan Data.....	49
3.5.Penyajian Data.....	50
3.6.Teknik Analisa Data.....	51
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1.Gambaran Umum.....	55
4.2.Hasil Pengumpulan Data.....	59
4.3.Analisa Walkthrough/Walkability.....	63
4.4.Analisa Synchronic Reading.....	64
4.5.Analisa Kualitas Visual Zona 1.....	66
4.6.Analisa Kualitas Visual Zona 2.....	86
4.7.Analisa Kualitas Visual Zona 3.....	129
4.8.Analisa Kualitas Visual Zona 4.....	129
4.9.Analisa Kualitas Visual Zona 5.....	147
4.10. Analisa Kualitas Visual Zona 6.....	168
4.11. Vegetasi Sebagai Elemen Enclosure Koridor.....	186
4.12. Kesimpulan Hasil Analisa.....	190
 BAB V KONSEP DAN DESAIN SKEMATIK	
5.1.Perumusan Konsep Desain.....	201
5.2.Skematik Desain.....	207
5.3.Visualisasi Penerapan Skematik Desain.....	208
 BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	
6.1.Kesimpulan.....	223
6.2.Saran.....	225
DAFTAR PUSTAKA.....	227
BIOGRAFI PENULIS.....	231

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Posisi Koridor Jalan Raya Darmo.....	4
Gambar 1.2 Koridor Jalan Raya Darmo.....	4
Gambar 1.3 Peta Daerah Darmo Tahun 1916.....	5
Gambar 1.4 Foto udara Pintu Air Wonokromo Tahun 1932.....	6
Gambar 1.5 Denah Daerah Darmo Oleh Maclaine Pont.....	6
Gambar 2.1 Diagram Elemen Spasial Kota Oleh Lynch.....	22
Gambar 2.2 Contoh Fasad Bangunan Di Indonesia Berdasar Periode Tahun.....	23
Gambar 2.3 Contoh Fasad Gaya Kolonial.....	24
Gambar 2.4 Jalan Ganda Dengan Sisi Yang Dilengkapi Pohon.....	24
Gambar 2.5 Jalan Raya Dua Arah Dengan Jalan Paralel.....	24
Gambar 2.6 Dua Tipologi <i>Streetscape</i> Berdasar Fungsi Kawasan.....	24
Gambar 2.7 Bidang Pandangan Manusia.....	29
Gambar 2.8 Fokus Bidang Pandangan.....	29
Gambar 2.9 Jarak Pengamatan dan Detilnya.....	30
Gambar 2.10 Bidang Pandangan Vertikal.....	30
Gambar 2.11 Bidang Visual Pengendara Kendaraan.....	31
Gambar 2.12 Peta dan Lokasi French Quarter di Kota New Orleans.....	32
Gambar 2.13 Gaya Bangunan French Quarter di Kota New Orleans.....	33
Gambar 2.14 Koridor Canal Street.....	34
Gambar 2.15 Detil Koridor Canal Street.....	35
Gambar 2.16 Peta Kota Bersejarah Malaka.....	36
Gambar 2.17 Stadhuys dan Alun-Alun Kota Melaka.....	37
Gambar 2.18 Tipologi Rumah Toko Kota Melaka.....	37
Gambar 2.19 Kekayaan Visual Rumah Toko Melaka.....	38
Gambar 3.1 Diagram Kualitas Rancangan Kota.....	36
Gambar 4.1 Lingkup Wilayah Penelitian.....	55
Gambar 4.2 Foto Udara Jl Darmo dan Jl Diponegoro tahun 1947.....	56
Gambar 4.3 Koridor Jalan Darmo Tahun 1925.....	57
Gambar 4.4 Sekolah St Maria dan Apotek Darmo.....	58
Gambar 4.5 Koridor Jalan Darmo Tahun 1976.....	58
Gambar 4.6 Permulaan Koridor Jalan Darmo Sisi Utara.....	59

Gambar 4.7 Acara <i>Car-Free Day</i> Setiap Akhir Pekan.....	59
Gambar 4.8 Pembagian Zona Koridor Darmo.....	61
Gambar 4.9 Serial Views Zona 1.....	66
Gambar 4.10 Serial Views Zona 1.....	67
Gambar 4.11 Citra Koridor Pada Zona 1.....	73
Gambar 4.12 Karakteristik Bangunan Pada Zona 1.....	74
Gambar 4.13 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 1.....	81
Gambar 4.14 Serial Views Zona 2.....	86
Gambar 4.15 Serial Views Zona 2.....	88
Gambar 4.16 Citra Koridor Pada Zona 2.....	95
Gambar 4.17 Karakteristik Bangunan Pada Zona 2.....	96
Gambar 4.18 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 2.....	104
Gambar 4.19 Serial Views Zona 3.....	109
Gambar 4.20 Citra Koridor Pada Zona 3.....	116
Gambar 4.21 Karakteristik Bangunan Pada Zona 3.....	117
Gambar 4.22 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 3.....	124
Gambar 4.23 Serial Views Zona 4.....	129
Gambar 4.24 Citra Koridor Pada Zona 4.....	136
Gambar 4.25 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 4.....	143
Gambar 4.26 Serial Views Zona 5.....	147
Gambar 4.27 Serial Views Zona 5.....	148
Gambar 4.28 Citra Koridor Pada Zona 5.....	155
Gambar 4.29 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 5.....	163
Gambar 4.30 Serial Views Zona 6.....	168
Gambar 4.31 Serial Views Zona 6.....	169
Gambar 4.32 Citra Koridor Pada Zona 6.....	175
Gambar 4.33 Bangunan-Bangunan Kunci Pada Zona 6.....	182
Gambar 4.34 Ilustrasi Perbandingan Ketinggian dan Lebar Ruang Kota.....	186
Gambar 4.35 Ilustrasi Enclosure Koridor Darmo.....	187
Gambar 4.36 Kondisi Enclosure Vegetasi Koridor Darmo.....	188
Gambar 5.1 Siteplan Visualisasi Arahkan Koridor Darmo.....	208
Gambar 5.2 Bird-eye View Lingkup Koridor Darmo.....	208

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Hasil Analisa Kecepatan Ruas Jalan Dua Arah Dengan Menggunakan Metode Moving Car Observation Tahun 2014.....	7
Tabel 2.1 Kriteria Umum Mengenai Elemen Fisik Koridor.....	40
Tabel 2.2 Kriteria Umum Mengenai Ranah Pejalan Kaki.....	41
Tabel 4.1 Analisa Walkthrough Zona 1.....	68
Tabel 4.2 Analisa Koridor pada Zona 1.....	76
Tabel 4.3 Analisa Walkthrough Zona 2.....	89
Tabel 4.4 Analisa Koridor pada Zona 2.....	98
Tabel 4.5 Analisa Walkthrough Zona 3.....	111
Tabel 4.6 Analisa Koridor pada Zona 3.....	119
Tabel 4.7 Analisa Walkthrough Zona 4.....	131
Tabel 4.8 Analisa Koridor pada Zona 4.....	138
Tabel 4.9 Analisa Walkthrough Zona 5.....	150
Tabel 4.10 Analisa Koridor pada Zona 5.....	157
Tabel 4.11 Analisa Walkthrough Zona 6.....	170
Tabel 4.12 Analisa Koridor pada Zona 6.....	177
Tabel 4.13 Bentuk Tajuk Pohon.....	188
Tabel 4.14 Kesimpulan Analisa Fisik Koridor.....	190
Tabel 4.15 Kesimpulan Kualitas Perancangan Kota.....	193
Tabel 4.16 Kesimpulan Penelitian Kualitas Visual Darmo.....	196
Tabel 4.17 Kriteria umum Elemen Fisik Koridor.....	197
Tabel 4.18 Kriteria Koridor Kota Bagi Pejalan Kaki.....	198
Tabel 5.1 Kriteria Desain Koridor Kota Bagi Pejalan Kaki.....	201
Tabel 5.2 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Imageability.....	203
Tabel 5.3 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Enclosure.....	203
Tabel 5.4 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Human Scale.....	204
Tabel 5.5 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Transparency.....	204
Tabel 5.6 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Complexity.....	205
Tabel 5.7 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Coherence.....	205

Tabel 5.8 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Legibility.....	206
Tabel 5.9 Kriteria dan Konsep Desain Aspek Linkage.....	206

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1 Kerangka Family Tree Penelitian.....	28
Diagram 3.1 Diagram Kualitas Perancangan Kota.....	46
Diagram 3.2 Diagram Tahapan Penelitian.....	47
Diagram 4.1 Diagram Kesimpulan Penelitian.....	196

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam proses penelitian, penting untuk merumuskan fenomena yang menjadi pendahuluan dalam meneliti sehingga termasuk sebagai tahap awal dalam mengumpulkan data. Dalam ranah perancangan kota, perkembangan suatu kota tidak bisa luput dari aspek sejarahnya karena kota merupakan salah satu bentuk medium yang dapat merekam kondisi keadaan dalam suatu periode sejarah. Seringkali desain dan bentukan bangunan kota merefleksikan aspek sosial, budaya, maupun ekonomi kawasan tersebut pada suatu periode waktu. Namun yang patut diperhatikan adalah tata guna lahan akan terus mengalami perubahan karena dipengaruhi berbagai faktor yang mendorong pertumbuhan suatu kota, dan hal ini tidak terkecuali juga terjadi pada kawasan kota yang telah memiliki nilai sejarah tertentu. Perwujudan bangunan perkotaan sebagai medium periode sejarah banyak ditemui pada kawasan kota yang terdiri dari bangunan-bangunan tua dimana sebagian telah termasuk sebagai obyek cagar budaya kota. Terlebih lagi pada kota Surabaya yang memiliki identitas kota Pahlawan, tentu memiliki kawasan dengan nilai historis yang tinggi.

Ketika terjadi pergeseran periode sejarah dalam perjalanan waktu, terjadi juga pergantian faktor-faktor penentu seperti berubahnya pengaruh budaya, peraturan dan prasyarat pemerintah kota, maupun adanya kemajuan teknologi; obyek bangunan seringkali akan mengalami perubahan fungsi, Dimana alih fungsi ini seringkali diikuti dengan berubahnya tatanan dan bentuk, baik dalam lingkup bangunan, maupun pada skala suatu kawasan sekaligus.

Alih fungsi yang terjadi terkadang tidak lagi sekedar menyesuaikan dengan pola lingkungan dimana bangunan itu berada, namun mulai dipengaruhi berbagai pertimbangan lainnya: keinginan pribadi dari setiap pemilik lahan, kebutuhan standard bangunan karena syarat *franchise* merk komersial tertentu, keinginan untuk memiliki tampilan yang unik dan berbeda dari bangunan sekitar, kebutuhan bentuk bangunan atas dasar kebutuhan fungsi tertentu, dan lain

sebagainya. Ketika pertumbuhan suatu kota mulai terhambat oleh berkurangnya lahan kosong untuk dibangun, atau karena adanya penambahan nilai tanah pada suatu kawasan strategis, akan terjadi proses alih fungsi bangunan yang akan berpengaruh pada perubahan bentukan dan tatanan kawasan tersebut secara keseluruhan. Dengan demikian, akan terdapat keranekaragaman tatanan pada suatu kawasan yang terjadi karena tuntutan jaman, sehingga menimbulkan tampilan yang berbeda dari tatanan yang ditemui pada masa lampau.

Padahal jika suatu kawasan telah memiliki nilai identitas tertentu seperti yang telah dibentuk dari aspek sejarahnya, akan muncul suatu reputasi kuat yang akan memberi keuntungan lebih bagi setiap bangunan pada kawasan tersebut secara keseluruhan. Nilai identitas yang muncul dari aspek kesejarahan ini banyak ditemukan pada berbagai bangunan yang memiliki tampilan representasi dari suatu periode masa tertentu, dan seringkali diasosiasikan dengan periode tersebut. Dengan demikian, diperlukan adanya upaya untuk menjaga dan mempromosikan berbagai bangunan yang memiliki karakteristik budaya tertentu dan mampu mengembangkan identitas yang ada. Dalam kasus Indonesia, salah satu karakteristik tersebut dihadirkan oleh bangunan dari periode kolonial Belanda yang banyak ditemui di kota-kota besar.

Surabaya merupakan salah satu kota bandar utama semenjak era kerajaan Majapahit, dipandang memiliki nilai lokasi yang cukup strategis bagi bangsa kolonial sebagai salah satu kota perdagangan di pulau Jawa, sehingga bangsa Belanda banyak membawa pengaruh terhadap bentukan kota Surabaya selama periode masa penjajahan yang berlangsung lebih dari 3 abad. Setelah tidak lagi dikuasai Belanda, masih dapat ditemui berbagai bangunan yang diasosiasikan sebagai bangunan peninggalan kolonial Belanda dan karena aspek kesejarahan dan nilai arsitekturalnya, banyak yang ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya. Pengasosiasian ini juga selaras dengan identitas kota Surabaya sebagai kota pahlawan sejak era kemerdekaan Indonesia. Terlebih lagi, Surabaya merupakan salah satu kawasan metropolitan di Indonesia yang memiliki persoalan khusus yang berkaitan dengan karakteristiknya: menjadi *melting pot* berbagai ciri kebudayaan (Hendropranoto dalam Dardak, 2006) sehingga diperlukan

pembangunan sosial-budaya dengan upaya konservasi sebagai “penghargaan” terhadap produk budaya klasik yang bernilai sejarah (Wirutomo, 2009).

Dengan menyadari pentingnya usaha untuk menjaga nilai utuh dari sebuah kawasan yang dipenuhi oleh bangunan peninggalan Belanda dari perkembangan kota atas desakan kebutuhan alih fungsi kegiatan komersial, penelitian ini berusaha mengamati fenomena yang terjadi dengan mengambil lokasi studi berupa koridor jalan raya Darmo yang berada di sisi selatan *Central Business District* Basuki Rahmat sebagai salah satu pusat komersial kota Surabaya. Dimana pada koridor Darmo ini banyak terdapat bangunan rumah hunian sejak jaman kolonial, serta berbagai bangunan utama lain yang diantaranya telah menjadi bangunan cagar budaya sekaligus menjadi *landmark* / tetenger kota. Fenomena yang menarik adalah berkembangnya kawasan Darmo yang bermula sebagai area pemukiman bangsa Belanda kini telah mulai bergeser menjadi area perdagangan dan jasa. Dengan demikian kualitas visual yang didapatkan pada masa sekarang telah banyak berubah semenjak kondisi area Darmo yang dahulu banyak ditujukan sebagai pemukiman.

1.2. Judul dan Wilayah Studi

Judul tesis yang diajukan adalah „Pengembangan Kualitas Visual Di Koridor Jalan Raya Darmo Surabaya Bagi Pejalan Kaki.“

Area yang digunakan sebagai wilayah penelitian adalah di sepanjang koridor jalan raya Darmo, Surabaya Selatan. Pada koridor jalan raya ini banyak terdapat berbagai bangunan cagar budaya utama yang telah diakui pemerintah kota Surabaya sebagai objek bersejarah berupa: Perpustakaan BI (eks Museum Mpu Tantular, Golongan A), Rumah Sakit Darmo (Golongan A), Sekolah Santa Maria (Golongan A), Grha Wismilak (Golongan A) dan Situs Cagar Budaya Perumahan Darmo (Golongan A, B, C). Selain berbagai bangunan yang berupa peninggalan jaman kolonial tersebut, juga terdapat bangunan-bangunan perdagangan dan jasa modern lainnya yang meliputi perkantoran, ruko, maupun bangunan hotel.

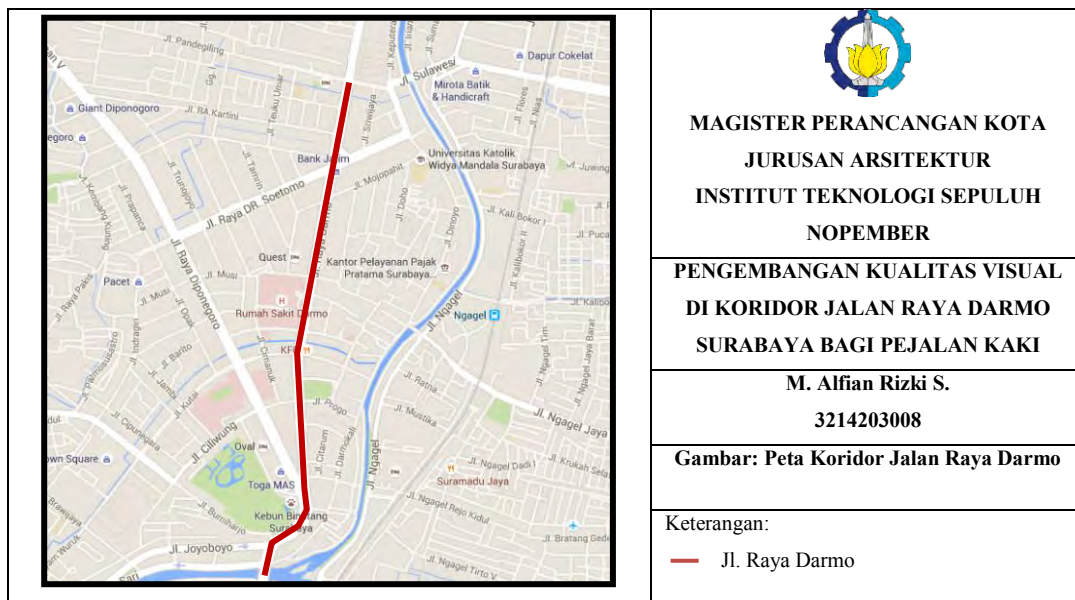
Termasuk yang akan menjadi lingkup penelitian adalah kualitas visual yang dihasilkan oleh tiap unit bangunan di sepanjang koridor, serta yang

dihasilkan oleh lingkungan koridor jalan raya Darmo beserta perlengkapannya. Dimana kualitas visual ini akan dianalisa melalui sudut pandang pengamat yang melintasi koridor Darmo dengan berjalan kaki.



Gambar 1.1 Posisi Koridor Jalan Raya Darmo

(<http://petaperuntukan.surabaya.go.id/cktr-map/index.php?map=surabaya2014>)

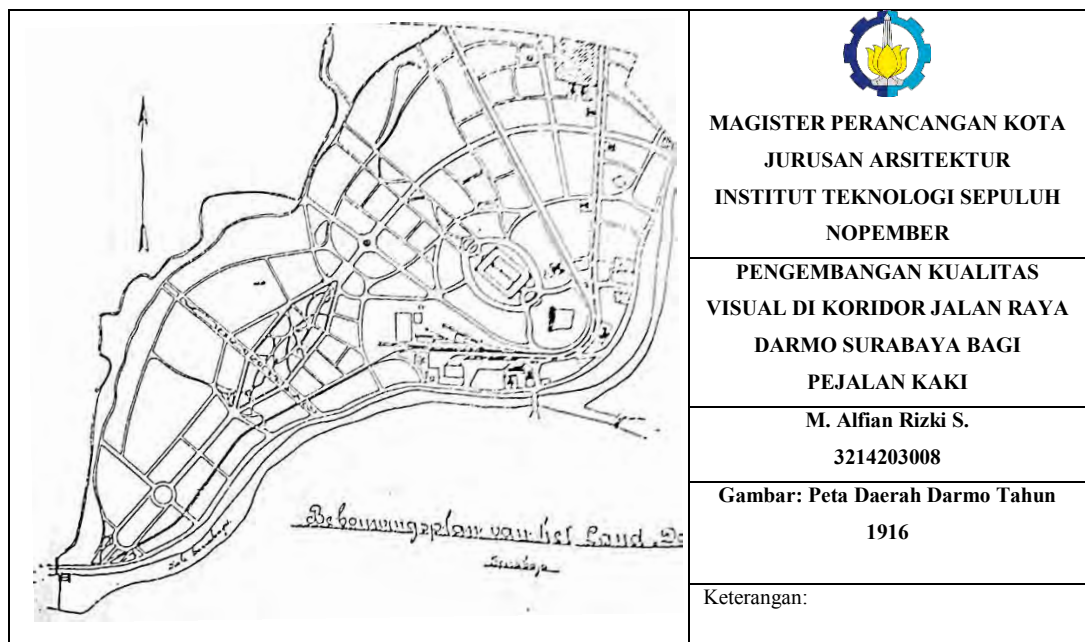


Gambar 1.2 Koridor Jalan Raya Darmo

(Google Map, 2015)

Handinoto (1996) memberikan berbagai penjelasan mengenai kondisi daerah Darmo pada masa kolonial pada bukunya. Dijelaskan bahwa seiring perkembangan waktu, luas kota Surabaya berlipat menjadi 8.280 ha pada tahun 1930-an dari yang sebelumnya hanya 4.275 ha. Hal ini juga berpengaruh pada banyaknya kebutuhan untuk bermukim bagi bangsa Eropa. Dengan demikian Darmo menjadi salah satu daerah yang ditetapkan sebagai kawasan perumahan orang-orang Eropa yang menyebabkan pertumbuhan kota Surabaya menuju ke arah selatan bersama dengan daerah baru lainnya seperti Gubeng, Ketabang, Sawahan, dan lain sebagainya. Walaupun demikian, keistimewaan Darmo sebagai salah satu daerah *planned settlement* bagi kalangan menengah keatas juga ditunjang oleh adanya fasilitas pintu air besar di Wonokromo pada tahun 1920 yang memungkinkan daerah Darmo untuk melepas air hujannya tanpa menggunakan pompa sehingga kondisi pematusannya dapat digolongkan sudah baik.

Pada tahun 1916 perencanaan daerah Darmo telah dilakukan oleh arsitek H. Maclaine Pont yang menjadikan Darmo sebagai gerbang masuk kota dari sisi selatan setelah melalui jembatan Wonokromo, dan memisahkan jalan masuknya menjadi dua yaitu Jalan Diponegoro dan Jalan Raya Darmo sekarang ini.



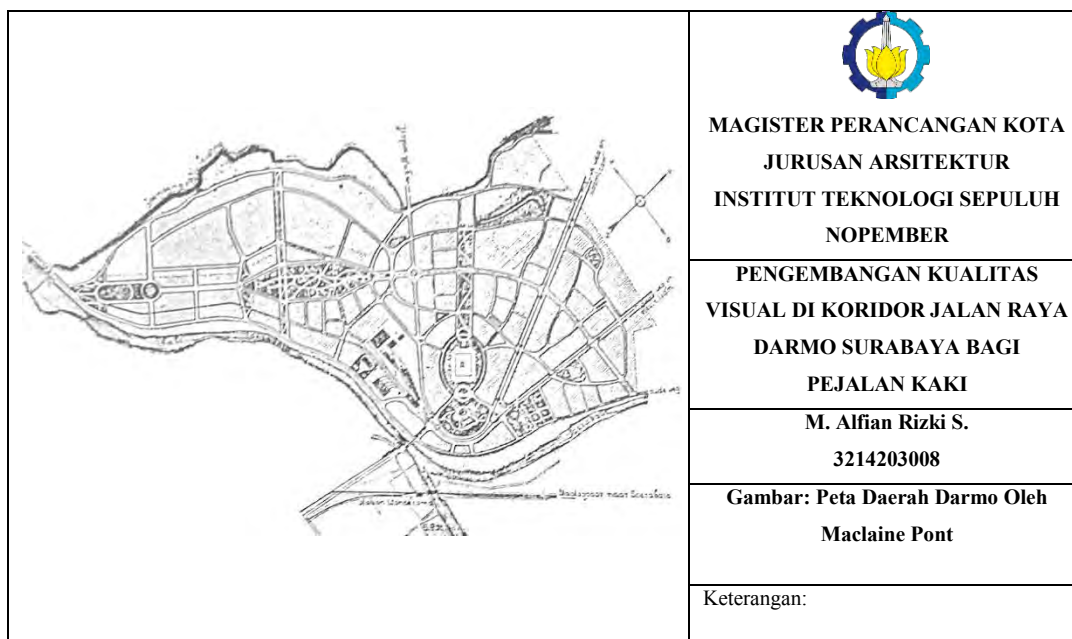
Gambar 1.3 Peta Daerah Darmo Tahun 1916

(Handinoto, 1996)



Gambar 1.4 Foto Udara Pintu Air Wonokromo Tahun 1932
(van Roosmalen, 2008)

Sedangkan Sumalyo (1993) memberikan keterangan tambahan, daerah Surabaya pusat pada masa sebelum penjajahan Jepang telah mengalami krisis perumahan yang menyebabkan harga sewa mahal, sangat padat, pemeliharaan yang kurang dan sanitasi yang buruk. Pada tahun 1920-an perusahaan kereta api uap Jawa Timur/*Oost Java Stoomtram Matschappij* (OJS) akan mengembangkan usaha di daerah Wonokromo sehingga dibangun area pemukiman baru di Darmo yang saat itu masih kosong dan harga tanah yang murah. Maclaine Pont sebagai perancangannya banyak menerapkan konsep klasik Eropa yang mana sumbu-sumbu utama daerah Darmo dibentuk oleh jalan, *boulevard* maupun taman.



Gambar 1.5 Denah Daerah Darmo Oleh Maclaine Pont
(Sumalyo, 1993)

Dengan demikian pada mulanya area Darmo telah ditetapkan sebagai area perumahan elite bagi orang-orang Eropa di bagian ujung selatan kota Surabaya dan seiring berjalannya waktu, perkembangan kota menyebabkan posisi Darmo menjadi termasuk dalam area Surabaya Pusat dan peruntukkan lahannya kini banyak berubah menjadi perdagangan dan jasa. Kondisi ini tidak lepas dari peranan jalan raya Darmo yang menjadi jalur penghubung arah utara-selatan dari wilayah Wonokromo hingga Basuki Rahmat dan juga sebaliknya. Berdasarkan RDTRK UP. Wonokromo, pada masa sekarang jalan raya Darmo tergolong sebagai jalan kota dengan fungsi arteri sekunder, jumlah jalur jalan sebanyak 6 dengan masing-masing jalur selebar 2,5m. Lebar median jalan sebesar 3m, lebar bahu jalan 2m, lebar selokan 0,5m, lebar jalur pedestrian 2-3,9m, GSB mencapai 17m, dan lebar Daerah Manfaat Jalan (Damaja) selebar 31,5m. Berdasarkan data Survei Kinerja Lalu Lintas Kota Surabaya tahun 2014 oleh Dishub Surabaya diperoleh kecepatan rata-rata pengguna jalan dengan kendaraan bermotor sebesar:

Tabel 1.1: Hasil Analisa Kecepatan Ruas Jalan Dua Arah Dengan Menggunakan Metode *Moving Car Observation* Tahun 2014

No	Nama Jalan	Ruas Jalan		Kecepatan rata-rata (km/jam)
		Dari	Ke	
1.	Jl. Raya Darmo	Diponegoro	Dr. Soetomo	23,84
2.	Jl. Raya Darmo	Dr. Soetomo	Diponegoro	28,55

Sumber: Survei Kinerja Lalu Lintas Kota Surabaya Tahun 2014 (Dishub, Surabaya)

1.3. Perumusan Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang menjelaskan permasalahan kecenderungan perkembangan dan bergesernya tema pembangunan asli pada koridor jalan raya Darmo, serta pentingnya upaya untuk mempertahankan hubungan bentukan antar bangunan cagar budaya yang ada sebagai pemersatu koridor kota secara keseluruhan, dapat dirumuskan pertanyaan penelitian berupa:

- 1) Bagaimanakah kualitas visual yang ditimbulkan oleh berbagai bentukan bangunan-bangunan di perimeter koridor serta lingkungan pendukungnya yang turut membentuk koridor jalan raya Darmo ?
- 2) Bagaimanakah desain skematik yang sesuai untuk mengembangkan kualitas visual bagi pejalan kaki di koridor jalan raya Darmo ?

Pertanyaan penelitian tersebut didasari oleh adanya permasalahan penelitian berupa: fenomena banyaknya pemilik lahan yang berpikir dan bertindak secara individual dalam menentukan bentuk bangunan yang menempati lahan milik mereka, dan kurang memperhatikan integrasi bentukan dan tatanan secara keseluruhan dengan melakukan penambahan atau perubahan elemen bangunan yang kurang mencerminkan karakter lingkungan sebagai area situs cagar budaya Darmo terutama bagi pengamat sebagai pejalan kaki. Sehingga untuk mempertahankan identitas lokal, dapat memanfaatkan kehadiran bangunan cagar budaya beserta tatanan elemen-elemen lingkungan koridor keseluruhan, dimana kualitas visualnya harus dapat tersampaikan dengan baik kepada pengamat yang melintasi koridor jalan raya Darmo.

Hal ini sejalan dengan penjelasan Habraken (1994) bahwa lingkungan tradisional yang terdiri dari bangunan-bangunan vernakular dengan ketinggian, bentuk, komposisi dan material yang relatif konstan mulai digantikan dengan lingkungan yang setiap tampilan bangunannya dipandang sebagai kesempatan untuk berarsitektur secara total, dimana masing-masing berusaha untuk menjadi pusat perhatian.

1.4. Lingkup Penelitian

- Penelitian yang akan dilakukan pada penelitian ini membatasi pada upaya evaluasi terhadap dua komponen utama: perbandingan terhadap kualitas visual berbagai bangunan cagar budaya pada masa lampau dan masa kini ketika dilakukan penelitian; serta pemahaman atas dampak kualitas visual yang diterima oleh pengamat kota yang melintasi jalan raya Darmo.

- Secara khusus dampak visual bangunan cagar budaya yang akan dikaji adalah bagi pedestrian koridor Darmo, tidak mencakup pengendara kendaraan bermotor yang melintasi jalan raya Darmo.
- Elemen-elemen koridor kota yang dibahas pada penelitian ini mencakup fasad bangunan perimeter (termasuk elemen *fascia* bangunan), sistem sirkulasi pedestrian, vegetasi, serta komponen *street furniture* koridor kota.
- Pembahasan tentang bangunan cagar budaya adalah bangunan yang berada pada wilayah studi yang sebagian besar masih memepertahankan unsur citra lokal berupa citra *heritage* (warisan) kebudayaan kolonial yang banyak berkembang di kota Surabaya pada periode penjajahan hingga masa kemerdekaan Indonesia..
- Pembahasan kualitas visual hanya yang tersampaikan kepada pengamat kota melalui berbagai bangunan cagar budaya beserta bangunan-bangunan lainnya yang berada pada koridor Darmo serta yang dihasilkan oleh komponen pembentuk koridor kota lainnya. Penelitian ini tidak membahas aspek ekonomi yang menyebabkan terjadinya proses alih fungsi pemanfaatan bangunan, maupun proses renovasi perubahan bentuk dan fasad bangunan yang menyalahi aturan yang berlaku.

1.5. Tujuan Penelitian

Melihat kondisi yang ditemui di berbagai kota besar, pertumbuhan kota banyak menyebabkan pergeseran pola-pola kawasan berdasarkan kebudayaan dan teknologi yang berkembang, sehingga tema pembangunan asli suatu kota/kawasan menjadi terkikis. Dengan demikian pengidentifikasian potensi-potensi kualitas visual koridor kota, serta menganalisa berdasar landasan teori yang sesuai menjadi penting agar dihasilkan pengembangan wilayah yang dapat mendukung tema pembangunannya.

Berdasarkan hal tersebut dapat dirumuskan tujuan penelitian yang berupa:

- 1) Mengidentifikasi kualitas visual yang dihasilkan oleh bentukan elemen-elemen koridor Darmo berdasarkan observasi, dan dianalisa dengan teori-teori yang terkait.

- 2) Menghasilkan desain skematik bagi pengembangan koridor jalan raya Darmo Surabaya untuk memperkuat kualitas visual yang ditimbulkan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN DASAR TEORI

Tahap berikutnya dalam proses penelitian adalah melakukan penggalian data dan informasi akademis untuk menunjang terbentuknya pola pikir dalam meneliti. Berhubungan dengan upaya untuk mempelajari bagaimana bangunan cagar budaya dapat berperan sebagai pembentuk citra sebuah koridor kota, maka akan dilakukan persamaan pemahaman terlebih dahulu terhadap topik yang terkait. Kajian pustaka ini dimaksudkan agar memberikan penjelasan mengenai topik utama penelitian berupa *urban conservation* dan dipadukan dengan topik *urban heritage*. Untuk mendapatkan pembahasan yang lebih mendalam, topik utama tersebut akan didukung oleh topik tambahan berupa pembentuk ruang kota, citra koridor kota, dan nilai estetika bangunan. Pembahasan ini juga akan dikembangkan terhadap pemahaman terminologi yang digunakan dalam penelitian sebagai pembatasan dan penegasan atas ranah yang akan diteliti nantinya. Terminologi ini juga memiliki fungsi kedua berupa alat bantu dalam menjelaskan topik-topik spesifik yang dipilih sebagai bahasan penelitian.

2.1. Pengertian Judul

Untuk menentukan lingkup dari judul penelitian, terdapat terminologi yang memiliki definisi khusus berupa:

- **Kualitas Visual**

Adalah aspek estetika yang dihasilkan oleh elemen fisik terhadap pengamatnya. Dimana respon pengamat dapat berupa perpaduan dari persepsi (terhadap komponen bangunan), pengenalan (penilaian komponen bangunan), pengaruh (reaksi emosi), dan penilaian afektif (pemuknaan). Pada akhirnya, pengamat secara individu akan dipengaruhi oleh karakter, kepribadian, kondisi mental, serta pengalaman kultural dalam memberikan respon terhadap kualitas visual yang ditemui pada elemen fisik perkotaan seperti bentukan arsitektur, lansekap, *streetscape*, eksterior bangunan, serta citra kawasan kota. (Nasar, 1994)

- Koridor Kota

Menurut Krier (1979), koridor skala kota dapat disamakan dengan susunan ruangan pada skala interior, dimana perbedaannya hanya mencakup aspek dimensi dari dinding yang meliputinya, dan dari pola fungsi serta sirkulasi yang terjadi didalamnya. Secara khusus, koridor jalan kota adalah ruang yang memungkinkan untuk melakukan pergerakan linear maupun orientasi visual yang mengikuti sumbu aksial yang menjadi aturan tatanan wilayah perkotaan. Dalam skala kota, elemen tersebut meliputi fasad bangunan, elemen vegetasi kota, serta *pedestrian way* dan jalan yang menjadi penghubung antar wilayah perkotaan.

2.2. Tinjauan Teori

Penelitian ini berkaitan dengan *urban conservation* sebagai topik utama dengan didasari oleh adanya fenomena alih fungsi bangunan di area yang menjadi situs cagar budaya kota. Untuk melindungi kondisi tersebut dari proses alih fungsi yang serampangan maka konservasi dalam skala kawasan dapat dijadikan bahan pertimbangan utama. *Urban Conservation* menurut Cohen memiliki tujuan utama untuk mempertahankan karakteristik yang dimiliki (Cohen 2000, dalam Shinbira 2012). Dinyatakan juga bahwa karakteristik tersebut berkaitan langsung dengan kualitas kesejarahan yang dimiliki oleh wilayah, dan pada gilirannya dipengaruhi dari kebudayaan yang ada pada wilayah tersebut.

Feilden (1979) menjelaskan *Urban Conservation* meliputi berbagai aspek dari konservasi bangunan dengan tambahan pertimbangan mengenai fungsionalitas, sosial dan ekonomi. Hal ini berarti tiap intervensi yang dilakukan pada bagian kota harus sesuai dengan tipologi yang ada dan menghormati kualitas karakter yang dimiliki kawasan tersebut. Karakteristik yang dimaksud meliputi hubungan antara skala, volume, siluet massa bangunan, ritme, tekstur, dan skema warna. Feilden menekankan bahwa integrasi bangunan baru pada area kota bersejarah tanpa merusak identitasnya merupakan bagian dari dinamika perkembangan kota, namun perlu dilakukan dengan hati-hati mengingat

pentingnya menjaga karakteristik bersejarah, kualitas, nilai sosial, dan bentukan arsitektur lokal.

Topik berikutnya adalah *Urban Heritage*, dimana Vernieres, dkk (2012) menerapkan sebutan *urban heritage* untuk semua *urban fabric* yang dibentuk oleh objek bangunan besar maupun kecil, dimana satu objek melengkapi objek lainnya. Masing-masing objek bisa saja memiliki nilai tersendiri, tetapi nilai tersebut akan meningkat dengan adanya objek lainnya dikarenakan adanya keterpaduan yang sesuai. Objek yang dimaksud bisa meliputi bangunan monumental, hingga lingkungan pendukung sekitarnya (*surrounding pedestrian architecture*). *Urban Heritage* memiliki dimensi yang menggabungkan bangunan serta lingkungannya dengan peninggalan yang bersifat *immaterial heritage* (tata guna, tradisi, pengetahuan lokal). Hal ini didukung juga oleh Instrumen UNESCO terhadap *Historic Urban Landscape* (2011) yang menyatakan *urban heritage* memiliki komponen *tangible* dan *intangible*.

Melalui pemahaman dua topik utama tersebut dapat disintesis sebuah pemahaman yang menggabungkan kedua aspek mengenai peninggalan objek bersejarah tersebut menjadi satu: *Urban Heritage Conservation*. Sintesa ini merumuskan proses penataan area kota yang memiliki nilai sejarah, dengan memperhatikan aspek fisik bangunan, elemen lingkungan pedestrian, serta karakteristik lokal. Dengan demikian *Urban Heritage Conservation* dapat digunakan sebagai titik awal dalam mempelajari peranan bangunan bersejarah dalam sebuah lingkungan kota. Topik ini akan banyak didukung oleh berbagai teori yang terkait dengan konservasi, baik skala bangunan maupun skala wilayah.

Teori mengenai konservasi yang membicarakan mengenai tata cara dalam memperlakukan bangunan bersejarah dijelaskan oleh Kriswandhono (2014) yang membagi tingkat intervensi dalam proses konservasi menjadi 7 bagian:

(1) Prevensi

Tindakan mengendalikan lingkungan tempat bangunan Cagar Budaya untuk mengurangi resiko terjadinya kerusakan.

(2) Preservasi

Tindakan untuk menjaga seluruh kondisi bangunan Cagar Budaya seperti keadaan asli dan tanpa perubahan.

(3) Restorasi

Tindakan mengembalikan kondisi bangunan Cagar Budaya seperti keadaan semula, tanpa adanya komponen tambahan apapun dan menggunakan material asli.

(4) Rehabilitasi

Tindakan adaptasi yang menyesuaikan bangunan Cagar Budaya tersebut untuk penggunaan yang tidak seperti peruntukkan aslinya.

(5) Reproduksi

Tindakan pembuatan tiruan artefak asli untuk keperluan penggantian bagian yang telah hilang maupun mengalami kerusakan.

(6) Rekonstruksi

Tindakan mengembalikan bangunan Cagar Budaya sesuai dengan keadaan semula dengan bahan material baru.

(7) Demolisi

Tindakan penghancuran bangunan Cagar Budaya yang telah mengalami kerusakan dan berpotensi membahayakan keselamatan.

Burra Charter (1999) memberikan seleksi yang jelas terhadap nilai suatu bangunan maupun kawasan tertentu agar dapat masuk dalam golongan bangunan/kawasan konservasi:

(1) *Aesthetic Value*

Nilai estetis melingkupi kriteria fisik yang tertangkap oleh panca indra dan dapat dinilai. Kriteria tersebut antara lain melingkupi bentuk, skala, warna, tekstur, dan material; serta bauran suara yang berasosiasi dengan tempat tersebut.

(2) *Historic Value*

Sebuah tempat dapat dikatakan memiliki nilai sejarah dikarenakan tempat tersebut mempengaruhi atau dipengaruhi tokoh, kejadian, fase dan aktivitas historis. Tempat tersebut juga dapat memiliki nilai sejarah sebagai tempat kejadian sebuah peristiwa sejarah.

(3) *Scientific Value*

Nilai saintifik sebuah tempat tergantung atas data-data yang terkandung di dalamnya. Data ini terkait akan tingkat kelangkaan, kualitas, serta representatif tempat tersebut serta kemampuan tempat sebagai penyumbang informasi terkait.

(4) *Social Value*

Nilai sosial mencakup nilai tempat tersebut sebagai fokus spiritual, politik, national, serta sentiment kultural lainnya terhadap sebuah kelompok minoritas maupun mayoritas.

Dalam pembahasan *Urban Heritage Conservation*, terdapat topik pendukung pertama yang melihat permasalahan penelitian secara makro: Pembentuk Ruang Kota. Topik ini didasari oleh pandangan Shirvani (1985) terhadap elemen-elemen yang menyusun tatanan ruang kota. Shirvani mengelompokkan elemen-elemen ini menjadi 8 kelompok:

(1) Guna Lahan

Telah menjadi fokus utama dari penataan kawasan maupun perencanaan lingkungan. Fungsi yang dimiliki oleh suatu bangunan akan ditempatkan pada suatu area tertentu, sehingga dapat ditentukan hubungan dari setiap fungsi yang ada di berbagai area.

(2) Bentuk dan Massa Bangunan

Merupakan pengaturan aspek fisik yang berkaitan dengan ketinggian, jarak dari tepian jalan, dan cakupan bangunan. Konfigurasi yang mengatur skala: baik dari sudut pandang manusia maupun hubungan antar berbagai bangunan sekitar. Sehingga perlu ada pengaturan terhadap bentuk, ukuran dan tipe bangunan. Termasuk juga elemen fasadnya yang turut memberikan karakter dari suatu massa secara keseluruhan.

(3) Sirkulasi dan Parkir

Pada masa modern, kebutuhan transportasi dengan menggunakan moda kendaraan bermotor akan memiliki andil dalam bentukan suatu kota. Dalam menentukan keterkaitan antar berbagai ruang kota, Sirkulasi menjadi hal yang penting karena kemampuannya dalam

menentukan dan membentuk, mengarahkan, dan mengatur pola aktivitas dalam skala kota. Terlebih lagi sirkulasi dan komponen parkir dapat mempengaruhi kualitas visual suatu kawasan dan menunjang keberhasilan fungsi guna fasilitas komersial.

(4) Ruang Terbuka

Dalam wilayah kota dapat diartikan sebagai bagian dari lansekap, perkerasan (jalan, trotoar, dsb), taman maupun area rekreasi di area kota. Penataan ruang terbuka melingkupi berbagai area yang mengisi ruang diantara berbagai massa bangunan dan penggunaannya yang bersifat publik. Terdiri dari dua elemen, yakni *softspace* dan *hardspace* yang dapat juga dikombinasikan pada suatu area.

(5) Jalur Pejalan Kaki

Penataan trotoar dalam proses perancangan kota seringkali tidak begitu dominan. Sebenarnya memiliki peranan yang sama seperti komponen Sirkulasi bagi kendaraan bermotor. Namun lebih mengarah kepada pendukung perpindahan tempat dalam skala manusia yang berarti tidak dalam lingkup luas. Dapat digunakan sebagai integrasi antar bangunan dalam skala kawasan kota dan dilengkapi oleh berbagai *street furniture* bagi kepentingan pejalan kaki maupun pengendara bermotor.

(6) Aktivitas Pendukung

Termasuk didalamnya berbagai hal dan kegiatan yang membantu memperkuat ruang publik dalam suatu kota. Ruang publik yang hadir sebagai tempat aktivitas masyarakat menjadi fungsi yang menyokong integrasi ruang kota yang bersifat umum, dimana penggunaannya dapat membantu menentukan bentukan fisik area tersebut.

(7) Penandaan / Tata Informasi

Merupakan pendukung dalam menampilkan elemen visual pada kawasan kota. Tergantung dari penggunaan dan peletakkannya, elemen *signage* dapat mempengaruhi kualitas visual suatu kawasan. Elemen ini juga dapat dibagi menjadi penjelas informasi lingkup privat (info identitas bangunan), sampai lingkup umum (iklan, info publik, dsb).

(8) Preservasi

Tidak hanya merujuk pada bangunan dan tempat bersejarah saja, tetapi secara umum juga memperhatikan bangunan dan tempat yang hadir pada masa sekarang. Hal ini berarti memperhatikan aspek kultural yang dihadirkan oleh struktur bangunan dan tempat tertentu dan mampu merepresentasikan kondisi sejarah pada suatu periode masa. Dengan demikian perlindungan bagi bangunan/tempat tersebut dapat diwujudkan dengan merawat kualitas bangunan dan mengadakan berbagai aktivitas positif yang tetap dapat menghidupkan kualitas area perlindungan tersebut

Sedangkan teori lainnya dikemukakan oleh Cullen mengenai pembentukan ruang kota. Cullen (2006) memberikan seperangkat ilustrasi yang dapat membantu identifikasi pembacaan ruang perkotaan dalam 3 kategori:

(1) *Serial Vision*

Memberikan penjelasan bagaimana pembacaan ruang dalam bentuk rute perjalanan pengamat dapat memberikan pengalaman yang berbeda-beda bergantung dari titik mana pengamat berada pada suatu area kota.

(2) *Place*

Merujuk pada penjelasan mengenai kedudukan dan fungsi dari komponen ruang perkotaan, dapat juga dikaitkan dengan efek yang ditimbulkan oleh komposisi komponen ruang perkotaan.

(3) *Content*

Membahas tentang kualitas fisik yang terkandung dalam penataan lingkungan perkotaan, termasuk didalamnya adalah pembacaan mengenai objek fasad bangunan, *street furniture*, serta hubungan antara objek yang satu dengan lainnya dalam tatanan keseluruhan.

Mengenai kualitas ruang kota bagi pedestrian, Ewing (2013) menghasilkan 8 komponen yang menentukan kualitas rancangan kota, serta aspek fisik bagi lingkungan pedestrian. Penentuan kualitas tersebut antara lain:

(1) *Imageability*

Merujuk pada kualitas sebuah tempat yang menjadikannya unik, mudah dikenali, dan mudah diingat. Sebuah tempat akan memiliki imajibilitas yang tinggi ketika elemen fisik tertentu serta penataan elemen tersebut mampu menarik perhatian, memancing emosi, dan menciptakan kesan yang mendalam. Ewing mengkaitkan *imageability* terhadap komponen landmark milik Lynch (1960) maupun *Sense of Place* milik Cullen (2006)

(2) *Enclosure*

Merujuk pada bagaimana koridor jalan dan ruang publik lainnya dapat dibatasi secara visual oleh adanya bangunan, dinding pagar, pepohonan, dan elemen vertikal lainnya. Ruang dengan ketinggian komponen vertikal yang proporsi terhadap lebar diantara komponen tersebut dapat menciptakan kualitas meruang. Ewing juga mengkaitkan komponen ini dengan *enclosure* milik Cullen (2006)

(3) *Human Scale*

Merujuk pada ukuran, tekstur dan artikulasi elemen fisik lingkungan yang menyesuaikan dengan ukuran dan proporsi manusia dan berkaitan juga dengan kecepatan manusia berjalan. Elemen fisik yang mendukung skala manusia meliputi detail fasad bangunan, tekstur pedestrian way, elemen vegetasi, dan *street furniture* jalan.

(4) *Transparency*

Merujuk pada bagaimana orang dapat melihat atau memperkirakan apa yang terdapat dibalik batas sebuah jalan atau ruang publik lainnya, dan secara spesifik dapat melihat atau memperkirakan aktivitas yang terjadi dibalik batas tersebut. Elemen fisik yang mempengaruhi transparansi meliputi dinding, jendela, pintu, pagar, elemen lansekap, serta elemen *void* pada ruang kota.

(5) *Complexity*

Merujuk pada kekayaan visual yang dimiliki oleh sebuah tempat. Kompleksitas pada sebuah tempat bergantung pada variasi lingkungan fisik terutama jumlah dan jenis bangunan, keanekaragaman ornamen

dan gaya arsitektur, elemen lansekap, *street furniture*, penanda / *signage*, serta aktivitas manusia.

(6) *Coherence*

Merujuk pada pemahaman mengenai tatanan visual, yang dipengaruhi oleh konsistensi dan kelengkapan skala, karakter, dan penataan bangunan, lansekap, *street furniture*, material *pedestrian way*, dan elemen fisik lainnya.

(7) *Legibility*

Merujuk pada kemudahan terhadap bagaimana struktur ruang pada sebuah tempat dapat dipahami dan dilintasi secara menyeluruh. Legibilitas sebuah tempat dapat ditingkatkan oleh jaringan jalan ataupun *pedestrian way* yang menyediakan persepsi orientasi arah dan lokasi yang relatif bagi masyarakat yang melintas. Elemen fisik juga dapat berguna sebagai titik referensi bagi para pelintas. Ewing mengkaitkan komponen ini dengan *mental map*/legibilitas milik Lynch (1960)

(8) *Linkage*

Merujuk pada hubungan fisik dan visual (bangunan kepada jalan, antar bangunan, antar ruang, sisi jalan dengan sisi seberangnya) yang cenderung menyatukan elemen-elemen yang terpisah. Jajaran pohon, proyeksi bangunan dan penyeberangan jalan menciptakan *linkage*. *Linkage* dapat terjadi membujur mengikuti jalan, maupun melintang menyeberangi jalan.

Topik pendukung kedua adalah mengenai citra koridor kota, dimana topik ini menekankan aspek identitas yang dimiliki oleh suatu tempat. Topik ini didukung oleh beberapa teori, seperti Trancik (1986) yang menyatakan *place theory*. Teori Tempat / *Place Theory* membahas komponen kebutuhan manusia terhadap kebudayaan, kesejarahan, serta faktor alam. Ketika suatu desain telah menerapkan teori tempat, akan menambahkan kekayaan bentukan ruang di wilayah tersebut, dengan cara menghadirkan struktur yang unik dan memiliki cita rasa lokal. Tambahan ini seringkali berdasarkan konteks sejarah, nilai sosial dan

budaya, serta elemen waktu ketika desain tersebut diterapkan. Tempat merupakan ruang yang memiliki karakteristik khusus, penting bagi perancang agar dapat mewujudkan tempat yang memiliki makna (Norberg Schulz, 1971 dalam Trancik, 1986). Serta jika citra bisa dihadirkan sejak masa lampau, seharusnya dapat berlangsung hingga masa yang akan datang (Lynch, 1960 dalam Trancik, 1986).

Menurut Lynch (1960), citra kawasan dapat dibagi menjadi tiga komponen: identitas, struktur fisik, dan makna. Kawasan dapat dikenali apabila terdapat identifikasi dari sebuah objek, yang mengindikasikan adanya perbedaan dari objek lainnya dan dapat dikenali sebagai objek yang benar-benar baru. Hal inilah yang disebut sebagai identitas: sebuah entitas individu. Yang berikutnya citra harus dapat diasosiasikan oleh tatanan spasial atau suatu pola yang dibentuk dari suatu objek dan disampaikan kepada pengamatnya maupun kepada objek lainnya. Yang terakhir, objek ini harus dapat menghadirkan makna bagi pengamatnya, baik dari segi praktis maupun emosional

Lynch (1960) juga berpendapat bahwa terdapat citra kawasan pada suatu kota yang kehadirannya menggantikan citra dari setiap individu bangunan. Dan komponen dari citra kawasan ini jika dirujuk pada bentuk fisiknya dapat dikelompokkan menjadi 5 jenis elemen:

(1) Rute / Paths

Merupakan metode yang dapat digunakan oleh pengamat untuk berpindah lokasi. Dapat berupa jalan raya, trotoar maupun jalur kereta yang dilewati pengamat sembari mengamati kawasan kota dan melalui rute-rute ini berbagai elemen lingkungan ditata dan dihubungkan.

Kualitas spasial yang hadir pada suatu rute dapat memperkuat citra dari rute tersebut. Hal ini dapat diwujudkan juga oleh ukuran lebar suatu jalan yang membedakan pentingnya jalur tersebut sebagai jalan raya, atau sebagai jalan penghubung yang lebih sempit. Karakter fasad bangunan-bangunan secara khusus juga penting bagi identitas sebuah rute.

(2) Batas / Edges

Berupa elemen linear yang membatasi antara dua area. Batas dapat berupa pinggiran yang memisahkan, menghubungkan, atau

menggabungkan dua area berbeda secara bersama-sama. Batas juga memiliki peranan dalam merangkai bersama area yang dianggap memiliki karakter yang sama.

(3) Distrik / Districts

Melingkupi bagian dari sebuah kota, dengan skala sebuah kawasan yang dapat dikenali karena terdiri dari karakter yang mirip. Karakteristik fisik yang membentuk keseluruhan distrik ditemui karena adanya keberlanjutan tema yang dapat terdiri dari berbagai variasi komponen: tekstur, ruang, bentuk, detil, simbol, jenis bangunan, fungsi bangunan, aktivitas, penghuni, maupun topografinya.

(4) Titik Simpul / Nodes

Merupakan poin dimana pengamat mulai memasuki area dan memulai perjalanannya. Dapat berbentuk persimpangan jalan utama, titik transit angkutan umum, maupun titik yang memiliki peranan penting karena adanya penumpukan aktivitas umum. Kumpulan dari titik simpul dapat menjadi fokus dan komponen utama dari sebuah distrik, dan konsep dari titik simpul dapat dipadukan dengan konsep rute (*path*), dimana persimpangan menghubungkan berbagai jalan.

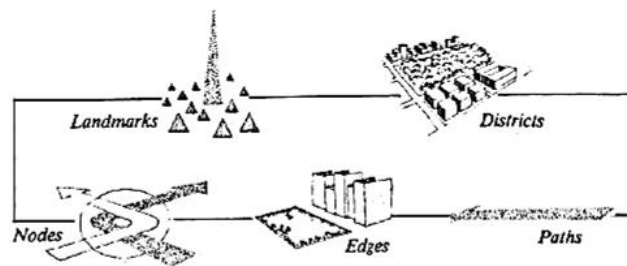
Titik simpul dapat didefinisikan apabila pada persimpangan jalan pengamat harus mempertimbangkan arah tujuan berikutnya. Hal ini juga dapat ditemui pada titik pemberhentian angkutan umum, seperti di halte, terminal, stasiun dan bandara kota. Jenis titik simpul lainnya terbentuk dengan adanya konsentrasi aktivitas tertentu yang menjadikannya titik fokus sebuah area. Bentuk fisik yang kuat tidak menjadi hal yang penting untuk mengenali titik simpul jenis seperti ini.

(5) Tetenger / Landmarks

Berupa poin penanda eksternal, objek fisik seperti bangunan, penanda arah, toko, maupun gunung. Tetenger dapat dilihat dari berbagai sisi, menjulang melebihi elemen lainnya, dan digunakan sebagai referensi secara radial. Objek ini mengisi gambaran citra tertentu bagi pengamatnya melalui identitas dan bentukannya.

Aspek yang penting dimiliki oleh tetenger adalah keunikan dan kemampuannya untuk dapat mudah diingat. Hal tersebut dapat dicapai apabila memiliki bentuk yang jelas, kontras dengan latar belakangnya, dan adanya kehadiran kualitas spasial.

Pada kenyataannya kelima elemen citra menurut Lynch tersebut hadir bersamaan pada suatu kawasan. Distrik memiliki berbagai titik simpul, memiliki pembatas yang jelas, dilintasi oleh rute, dan didiami oleh tetenger.



Gambar 2.1. Diagram elemen spasial kota oleh Lynch

Terhadap pandangan Schulz (1971, dalam Trancik 1986) mengenai *Genius Loci* yang menyatakan „tempat merupakan ruang yang memiliki karakteristik khusus, sehingga penting bagi perancang agar dapat mewujudkan tempat yang memiliki makna“, telah dikembangkan menjadi „sensasi yang didapatkan seseorang terhadap sebuah tempat, baik nilai fisik maupun simbolik pada lingkungan alami dan buatan“ (Norberg Schulz 1980). Sementara itu Conzen (1966) menyatakan *Genius Loci* adalah karakter yang dibentuk oleh budaya dan sejarah yang merefleksikan tidak hanya karya dan aspirasi masyarakat setempat pada masa sekarang, tetapi juga pada masa lampau.

Definisi Schulz (1980) diterjemahkan oleh Kerr (2013) dalam 5 kategori *sense of place*:

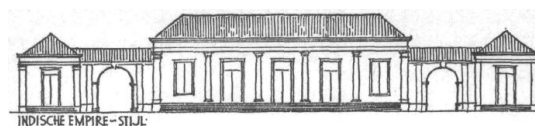
- (1) Tempat yang dapat menggugah atau mengasosiasikan terhadap kejadian tertentu.
- (2) Tempat yang memiliki kepercayaan yang kuat dan mempengaruhi ekspresi bentukan dan karakternya.

- (3) Tempat yang banyak dipengaruhi oleh fitur khusus, baik yang alami ataupun buatan manusia.
- (4) Tempat yang menimbulkan kesan yang menyenangkan dan layak.
- (5) Tempat yang telah disesuaikan oleh penghuninya agar sesuai dengan tradisi dan material lokal.

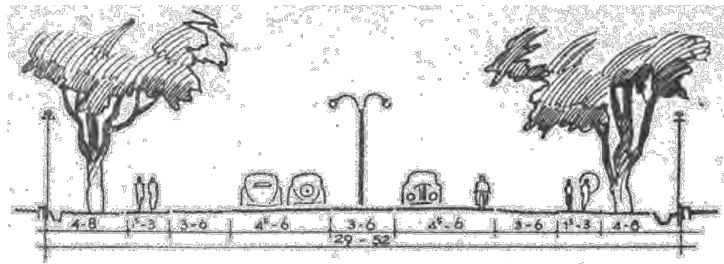
Dalam pembahasan mengenai koridor kota, Nix (1949) memberikan penjelasan mengenai tipologi koridor jalan yang dapat diterapkan pada negara dengan kondisi tropis seperti di Indonesia. Berbagai contoh tipologi koridor jalan tersebut menggambarkan hubungan mengenai skala luar ruang yang menempati ruang diantara bangunan di tepi perimeter koridor, maupun gaya fasad bangunan yang diterapkan pada jaman kolonial.



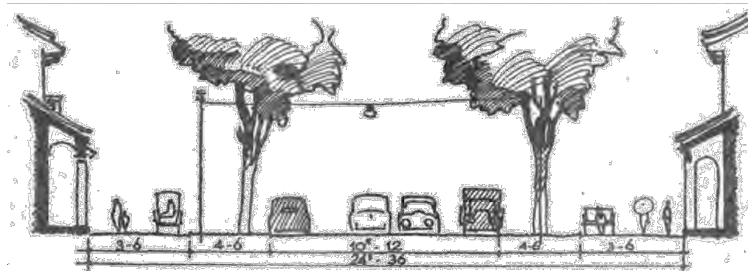
Gambar 2.2 Contoh Fasad Bangunan di Indonesia Berdasar Periode Tahun
(Thomas Nix, 1949)



Gambar 2.3 Contoh Fasad Gaya Kolonial
(Thomas Nix, 1949)



Gambar 2.4 Jalan Ganda Dengan Sisi Yang Dilengkapi Pohon
(Thomas Nix, 1949)



Gambar 2.5 Jalan Raya Dua Arah Dengan Jalan Paralel
(Thomas Nix, 1949)



Gambar 2.6 Dua Tipologi Streetscape Berdasar Fungsi Kawasan
(Thomas Nix, 1949)

Pembahasan mengenai citra koridor kota selanjutnya dapat merujuk pada pembahasan Venturi (1977) dalam mengkaji koridor kota Las Vegas (*Vegas Strip*). Venturi menjelaskan bagaimana tatanan massa bangunan beserta fasadnya yang berorientasi jasa dan komersial dapat memberikan identitas khusus bagi pengamatnya yang menggunakan kendaraan bermotor. Terdapat juga penjelasan mengenai simbol-simbol yang dapat berfungsi sebagai penanda lokasi pada suatu area seringkali berupa struktur penanda (*signage*) yang mempromosikan identitas

sebuah unit bangunan, berpotensi menjadikannya tetenger (*landmark*) sekaligus penunjuk arah bagi pengamat yang melintasi area dengan kendaraan bermotor. Karakter dapat dihadirkan bagi suatu area dengan mengangkat kualitas kelokalannya maupun menghadirkan kebudayaan dari tempat lainnya, seperti pada kasus Las Vegas yang meminjam kebudayaan romawi sebagai karakteristik lingkungan kasino utamanya maupun dengan memberikan struktur penanda yang memiliki karakter tersendiri seperti *Duck Shed* yang dicontohkan oleh Venturi.

Topik pendukung ketiga adalah mengenai nilai estetika kota, yang mana topik ini akan banyak dibahas oleh teori Moughtin. Sebagai pendukung penjabaran mengenai citra kawasan kota, Moughtin (1999) mengenalkan komponen yang dapat membantu menghias kota: ornamen dan dekorasi. Dimana hal tersebut memiliki fungsi yang lebih luas: tidak hanya sekedar menjadi penghias individu bangunan tapi juga meningkatkan kualitas fisik, sosial, dan spiritual suatu lokasi; memperkuat hadirnya *genius loci*/ciri khas; dan memudahkan untuk membaca citra suatu kawasan kota. Ornamen dan dekorasi menurut Moughtin juga memiliki kemampuan untuk memancing perasaan, memicu reaksi, membangkitkan kenangan dan menstimulasi imajinasi.

Kesan estetika dan visual yang dihadirkan oleh dekorasi didasarkan oleh 4 faktor: Pertama adalah kualitas ruang yang menjadi tempat dekorasi itu berada; Kedua, bentuk fisik dan pola dekorasinya; Ketiga adalah kondisi ketika dekorasi tersebut dinikmati; dan Faktor keempat berhubungan dengan kondisi persepsi pengamat, kondisi suasana hati, dan pengalaman terhadap apa yang dilihat sebelumnya.

Dalam menentukan variabel fisik dari dekorasi fasad bangunan, Moughtin membaginya menjadi:

(1) Kesatuan / *Unity*

Setiap bentuk dekorasi harus hadir dalam bentuk utuh, tidak dapat dihadirkan dengan susunan elemen terpisah tanpa adanya hubungan antara satu dengan yang lain. Dengan demikian setiap penataan kota haruslah merefleksikan keutuhan komposisinya. Dimana komposisi ini bertujuan untuk menciptakan kesatuan visual dari berbagai keragaman

elemen yang lebih kecil, sehingga dekorasi harus dapat meningkatkan pengenalan dan pemahaman citra kawasan.

(2) Proporsi / *Proportion*

Karakteristik penting dari kesatuan adalah proporsi bagian atau elemen yang membentuk komposisi. Proporsi adalah metode untuk menetapkan tatanan visual dengan memperhatikan komposisi elemennya, dimana sebuah elemen harus mendominasi keseluruhan komposisi. Dimana dalam skala kota hal ini merujuk pada ruang terbuka utama kota atau tetenger kota. Hal lain yang tidak kalah penting bagi kesatuan adalah dominasi dari salah satu segi dekorasi: pengulangan material atap, kemiringan atap, *skyline* bangunan, detil sosoran atap, konsistensi penggunaan material dan pola perkerasan lantai, serta kesamaan furnitur jalan.

(3) Skala / *Scale*

Bergantung pada perbandingan antara satu dimensi objek dengan objek lainnya. Dan tujuan utama dari perancangan kota adalah mengkaitkan dengan skala manusia, sehingga mencari hubungan antara ukuran bangunan dan ruang kota ke dalam skala manusia. Dalam hal ini ornamen dan dekorasi memiliki peranan untuk menghadirkan ukuran skala manusia dalam sebuah kawasan.

(4) Harmoni / *Harmony*

Dihadirkan dengan menggunakan proporsi sehingga menghasilkan harmoni antar bangunan. Harmoni dirasakan melalui penggunaan satu atau lebih tatanan proporsi sebagai komponen dominan dari bangunan, atau dengan menggunakan dimensi elemen yang mengikuti rasio tertentu.

(5) Keseimbangan / *Balance and Symmetry*

Pada masa modern, simetri berarti adanya keseimbangan sumbu utama bangunan. Penataan dekorasi secara simetri sering diasosiasikan dengan tatanan klasik. Sementara asimetri hadir karena adanya ketidakseimbangan komponen pada sumbu bangunan.

(6) Irama / *Rhythm*

Dihadirkan dengan adanya pola yang tertata. Dihasilkan dari penggabungan elemen, adanya empasis, interval, aksen, dan pengarahan elemen pada suatu komposisi.

(7) Kontras / *Contrast*

Pada perancangan kota dan ornamentasi dapat ditemui pada bangunan dan ruang luar, soft dan hard landscape, elemen vertikal maupun horisontal maupun warna dan tekstur.

Dalam kaitannya mengenai kualitas visual, Nasar (1994) menyatakan bahwa faktor utama pengamat dalam menikmati estetika lingkungan adalah (1) Keteraturan dan (2) Visual yang menarik. Secara psikologis, manusia selalu berusaha mengasosiasikan rangsangan visual yang diterimanya kedalam pola-pola yang tertata. Sehingga karakteristik-karakteristik yang mendukung keteraturan dapat berupa keterpaduan bentuk bangunan keseluruhan, pola-pola yang terbentuk dari fasad bangunan, maupun dari elemen pembentuk komposisi seperti beranda bangunan. Lingkungan terbangun dapat memberikan rangsangan visual yang menarik dalam tiga skala berupa (1) siluet bangunan / kompleksitas dari garis besar bangunan, (2) artikulasi bentuk bangunan, dan (3) tekstur permukaan bangunan yang meliputi warna serta pola tekstur.

Kualitas visual akan diproses oleh kesadaran manusia dan diselaraskan berdasar pengalaman pribadi pengamatnya. Tipologi yang mudah dikenali dan jelas seperti tipologi bangunan ibadah dapat memberikan makna yang positif bagi pengamatnya sehingga mempengaruhi penilaian kualitas visual yang dihasilkan. Makna yang dihasilkan oleh bangunan dapat diwujudkan melalui bagaimana pengamat dapat memahami lingkungan dan bagaimana bangunan tersebut digunakan untuk beraktivitas. Hal ini sejalan dengan aspek transparansi dari Ewing (2013) yang menyatakan pentingnya bagaimana aktivitas di dalam bangunan dapat disampaikan kepada pengamat, dan bagaimana pengamat dapat membayangkan apabila turut berpartisipasi dalam aktivitas tersebut.

2.3. Family Tree Penelitian

PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI

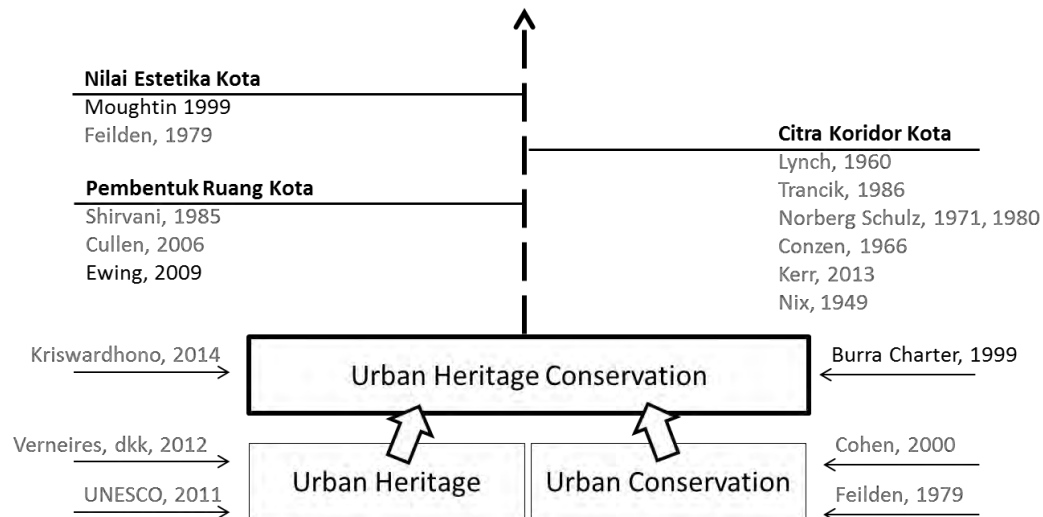


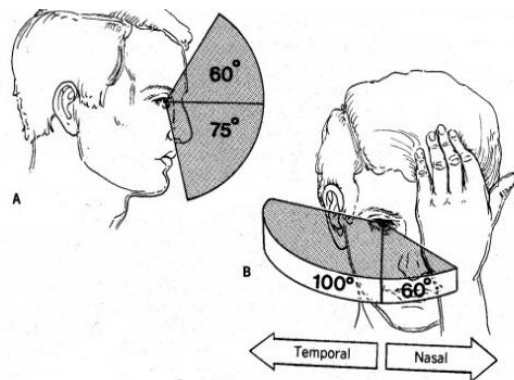
Diagram 2.1. Kerangka Family Tree Penelitian
(Sintesa Penulis, 2016)

Terdapat pemahaman dasar oleh terminologi *Urban Heritage Conservation* yang dibentuk oleh berbagai pandangan dalam ranah konservasi. Untuk membahas persoalan tersebut, akan dibagi dalam 3 skala (dari makro ke mikro): Wilayah Ruang Kota, Citra Koridor Kota, dan Nilai Estetika Kota, dimana masing-masing kategori didukung oleh berbagai teori dan sumber pustaka yang terkait. *Urban Heritage Conservation* merumuskan proses penataan area kota yang memiliki nilai sejarah, dengan memperhatikan aspek fisik bangunan, elemen lingkungan pedestrian, serta karakteristik lokal. Dengan demikian *Urban Heritage Conservation* dapat digunakan sebagai titik awal dalam mempelajari peranan bangunan bersejarah dalam sebuah lingkungan kota.

2.4. Suplemen Teori Pengamat Kota

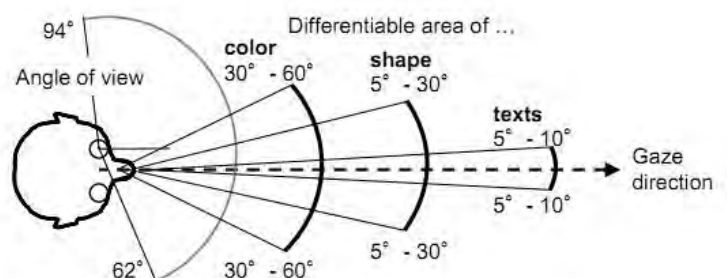
Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan pengamat kota adalah berbagai pelintas koridor Jalan Raya Darmo Surabaya. Walau para pelintas

didominasi dengan pengguna kendaraan, fokus utama akan ditujukan kepada pejalan kaki. Dengan demikian teori yang berkaitan adalah mengenai karakteristik, dimensi dan skala manusia dalam menerima dampak visual saat melintas di Darmo. Berdasarkan studi Shah (2015) mengenai indera penglihatan manusia, diketahui bahwa kemampuan mata untuk menangkap visual dapat dibagi atas dua hal: bidang penglihatan horisontal dan bidang penglihatan vertikal.



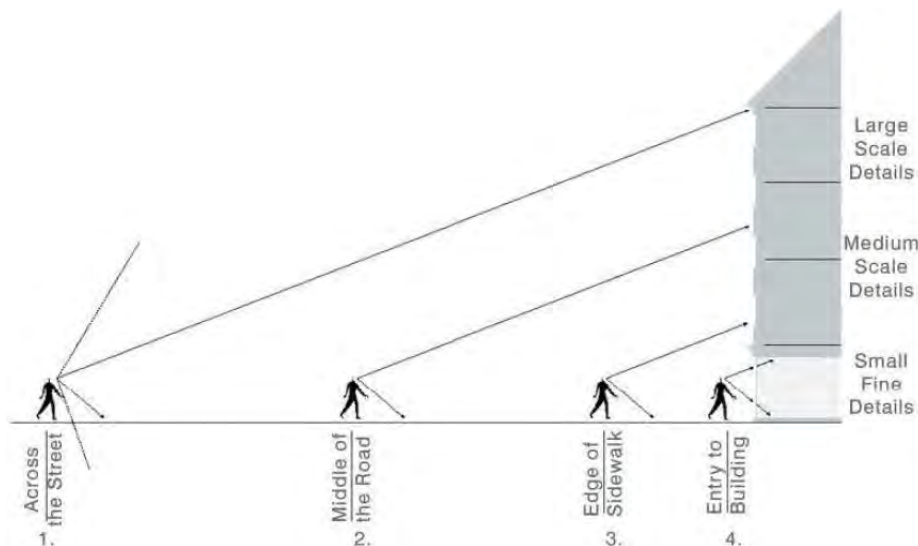
Gambar 2.7 Bidang Pandangan Manusia
(Visual Field testing and Interpretation)

Bagi bidang penglihatan horisontal, terdapat 4 tingkat kejelasan visual berdasarkan arah hadap pandangan mata. Dalam sudut $5-10^\circ$ mampu menangkap visual dengan ketajaman tinggi. Sudut $5-30^\circ$ masuk kedalam area pandangan fokus. Sudut $30-60^\circ$ merupakan sudut kerucut visual yang tidak terdistorsi, sedangkan sudut $60-100^\circ$ merupakan batas maksimum daya pandang mata tanpa perlu menoleh. Secara optimal batas bidang pandangan pengamat adalah 60° untuk menikmati visual dengan berjalan kaki.

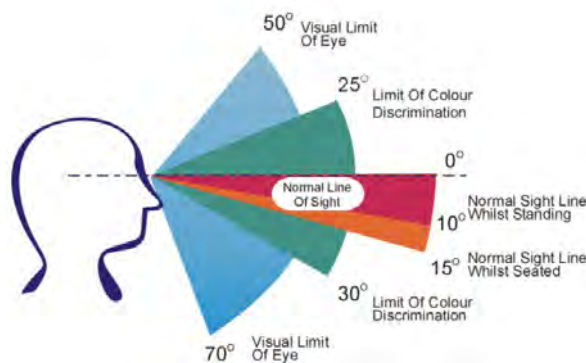


Gambar 2.8 Fokus Bidang Pandangan
(www.dreamviews.com)

Bidang penglihatan vertikal bagi manusia secara umum mampu menangkap fokus visual dalam cakupan 60° keatas dan 75° kebawah. Secara umum pandangan manusia biasanya mengarah 15° kebawah dari sudut mendatar sehingga area ini menjadi fokus utama pengamat. Kemampuan memahami warna dapat dicapai dengan sudut hingga 30° derajat sebelum kehilangan fokus. Kemampuan pengamat dalam menangkap dampak visual lingkungannya secara utuh juga dipengaruhi oleh skala objek yang dipandang, sehingga jarak pengamat terhadap objek juga mempengaruhi kemampuan untuk melihat detil visual serta kesatuan visual keseluruhan.



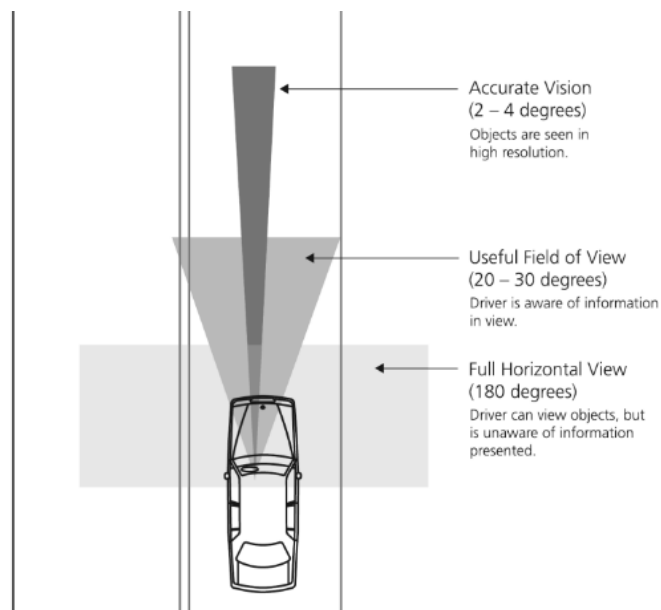
Gambar 2.9 Jarak Pengamatan dan Detilnya
(www.epd.gov.hk)



Gambar 2.10 Bidang Pandangan Vertikal
(www.epd.gov.hk)

Sebagai perbandingan, pengamat yang melintasi dengan kendaraan bermotor memiliki efek pandangan terowongan yang mempengaruhi besarnya bidang fokus pengemudi yang berbanding terbalik dengan tingkat kecepatan kendaraan. Sehingga semakin tinggi kecepatan saat melintasi koridor kota, dominasi fokus visual akan ditujukan ke arah depan dan kecil kesempatan pengemudi untuk menikmati visual dari perimeter koridor jalan.

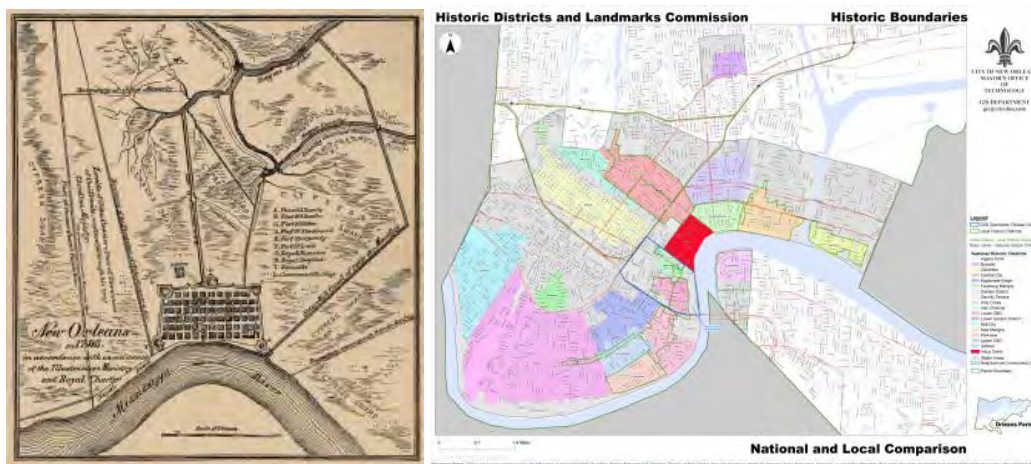
Secara umum, pandangan pengemudi akan terbagi menjadi 3 tingkatan fokus visual: Pandangan akurat yang menempati bidang $2-4^\circ$ dari sudut arah perjalanan, pandangan bebas sebesar $20-30^\circ$ ke kanan dan kiri, serta pandangan terdistorsi yang menempati arah tegak lurus (90°) dan memiliki fokus paling rendah bagi pengemudi. Lingkup fokus pandangan pengemudi ini akan semakin mengecil jika kecepatan kendaraan bertambah besar. Dengan demikian akan terjadi perbedaan persepsi antara pengendara kendaraan yang hanya mampu menangkap garis besar dari objek yang dilewatinya dengan kecepatan tinggi dengan kemampuan pejalan kaki yang dapat memahami detail objek yang dilewatinya dengan kecepatan rendah. Hal ini akan mempengaruhi karakteristik objek yang bersangkutan, dalam hal dimensi dan tingkat detailnya apakah ditujukan bagi pengamat kecepatan tinggi atau rendah.



Gambar 2.11 Bidang Visual Pengendara Kendaraan
(*Highway Safety Manual, Vol 1*)

2.5. Studi Preseden Canal Street, New Orleans

Kota New Orleans terletak di pesisir timur Amerika Serikat dan memiliki sejarah pembentukan kota yang dimulai oleh bangsa Perancis pada tahun 1718 di tepi sungai Mississippi. Era kolonisasi bangsa eropa ini membawa pengaruh arsitektur Perancis dan sedikit pengaruh Spanyol bagi bentukan arsitektur kota New Orleans, terutama yang ditemukan di area French Quarter. Setelah pembelian keseluruhan lahan Louisiana oleh pemerintah Amerika Serikat, pengembangan kota membentuk area pemukiman baru di tepi French Quarter dan disebut sebagai American Quarter. Pada saat modern, area French Quarter telah ditetapkan sebagai distrik bersejarah kota dan American Quarter menjadi *Central Business District* yang lebih modern di kota New Orleans.



Gambar 2.12 Peta dan Lokasi French Quarter di Kota New Orleans
(<https://boeufgras.wordpress.com>)

Arsitektur kolonial yang ditemukan di French Quarter (*Vieux Carré*) merupakan gabungan gaya Spanyol, Perancis, Creole dan gaya Amerika yang berpadu dan memiliki estetika yang unik apabila dibandingkan dengan bentukan kota kolonial di Amerika lainnya. Ciri pengaruh Spanyol dibentuk dengan adanya taman *courtyard* yang dikelilingi dinding, dan elemen balkon yang terbuat dari besi cor mulai diadopsi pada banyak bangunan setelah tahun 1850an. Balkon ini juga divariasikan dengan tambahan kolom yang menerus ke permukaan tanah dan menjadi *galley* yang sekaligus membentuk serambi bangunan. Banyak elemen

dekorasi fasad bangunan yang mengadopsi balkon-balkon dengan bentuk menyerupai renda.



Gambar 2.13 Gaya Bangunan French Quarter di Kota New Orleans
(<https://frenchquarter.com>)

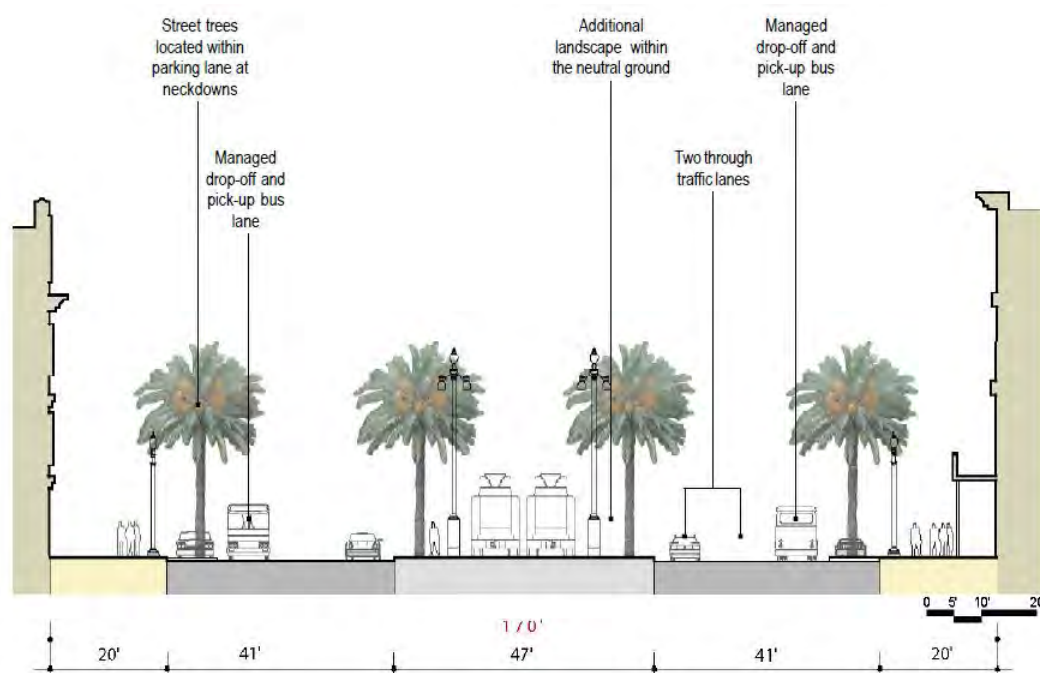
Tepian perbatasan antara French Quarter dan American Quarter pada mulanya didesain dengan adanya kanal air yang memisahkan kedua area kota tersebut namun rencana tersebut dibatalkan dan hingga kini koridor jalan yang ada berupa *boulevard* bernama Canal Street. Di tengah Canal Street yang semula ingin dijadikan jalur kanal kini digunakan untuk jalur kereta trem. Koridor jalan ini menjadi transisi antara area kota modern di sisi barat daya dan area kota historis di sisi timur laut.

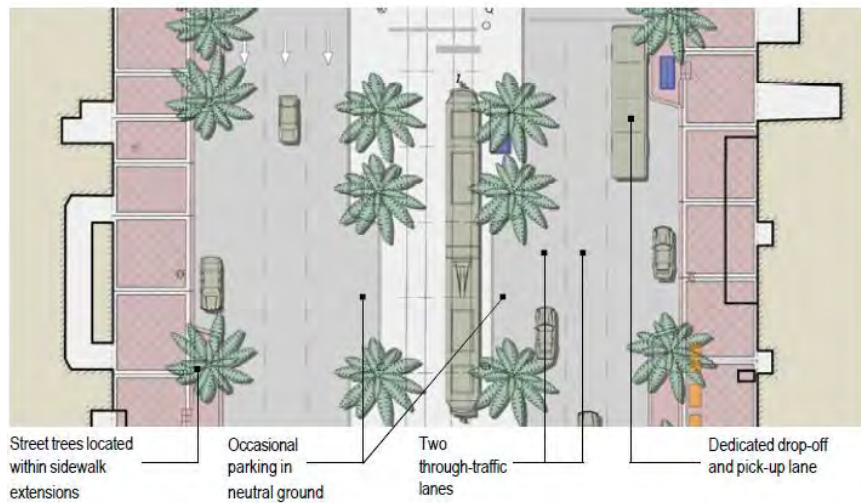




Gambar 2.14 Koridor Canal Street
(<https://en.wikipedia.org>)

Median jalan yang semula direncanakan sebagai kanal air kini digunakan sebagai area netral untuk jalur dan halte trem, parkir insidental, penghijauan koridor dan area jalur pejalan kaki. Area netral juga berfungsi sebagai zona *buffer* yang membatasi sisi area konservasi dan sisi area komersial modern. Dengan perbedaan ketinggian area netral dengan koridor jalan yang tidak jauh berbeda, pejalan kaki merasakan ruang luar yang utuh dengan pembatas berupa bangunan-bangunan di perimeter koridor Canal Street.





Gambar 2.15 Detil Koridor Canal Street
(*Canal Street Vision*, 2004)

2.6. Studi Preseden Melaka, Malaysia

Kota Melaka memiliki kondisi yang serupa dengan Kota Surabaya dalam hal periode kolonialisasi dan sebagai kota perdagangan. Aspek penguasa yang turut membentuk Kota Melaka berasal dari Eropa: meliputi bangsa Portugis, Belanda, dan Inggris. Aspek perdagangan menghubungkan kota ini dengan jalur dagang ke Eropa, Timur Tengah, India dan Tiongkok, dimana ditemukan juga banyak kampung pedagang yang merefleksikan asal muasalnya seperti Kampung India, Kampung Arab, Kampung Jawa, dan Kampung Pecinan. Permukiman tersebut berada dekat dengan muara sungai Malaka yang berfungsi juga sebagai pelabuhan dagang kota.

Sebagai bagian dari usaha mengkonservasi area kota peninggalan kolonial ini, Melaka telah ditetapkan sebagai bagian dari *World Heritage List* yang ditetapkan oleh UNESCO sejak tahun 2008. Dengan demikian Kota Melaka telah diakui memiliki sejarah dan peninggalan arsitektur beraneka ragam. Upaya untuk mempertahankan dan merekondisi kota tua tersebut ditujukan juga sebagai tempat wisata bersejarah. Area yang ditetapkan sebagai wilayah konservasi cagar budaya berada di sekitar tepian sungai Malaka (*Core Zone*) seluas 38,62 ha; dan

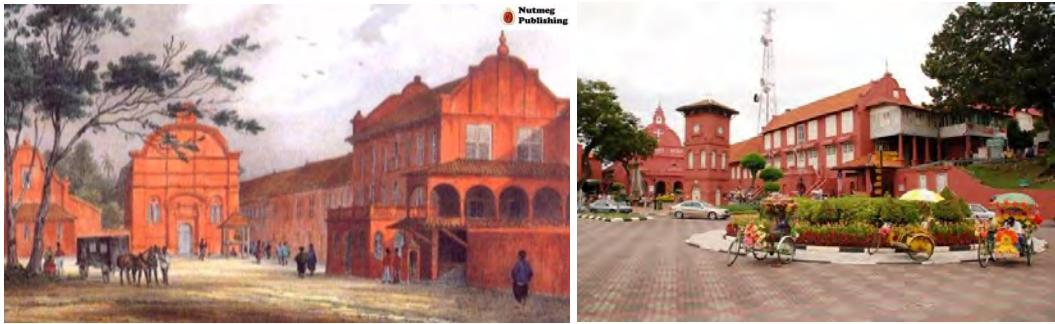
dikelilingi oleh area transisi (*Buffer Zone*) seluas 172,65 ha yang terdiri dari area perdagangan dan jasa.



Gambar 2.16 Peta Kota Bersejarah Melaka
(*Conservation Management Plan for the Historic City of Melaka*, 2008)







Area *Core Zone* terbagi menjadi 2, dimana sisi tenggara sungai Melaka adalah zona pemerintahan St. Paul's Hill yang terdiri dari bangunan-bangunan pemerintahan, museum, gereja, alun-alun kota dan kota benteng yang berasal dari era Portugis dan Belanda. Sementara itu di sisi barat laut sungai Melaka terdiri dari zona permukiman dan perdagangan bersejarah yang terdiri dari deretan 600 rumah-rumah toko dari berbagai era, tempat ibadah, maupun area pemakaman.

Bangunan-bangunan kunci yang memiliki nilai kesejarahan yang tinggi seperti gereja, benteng, *stadhuys* (rumah tinggal gubernur Belanda), kelenteng, serta masjid masing-masing telah dilindungi oleh pemerintah dan dimanfaatkan untuk tujuan wisata dan sarana pendidikan. Sementara itu bangunan-bangunan di area permukiman yang sebagian besar berupa rumah toko banyak direstorasi dan dijaga peruntukkannya hanya sebagai galeri seni, toko barang antik, rumah pondokan, cafe, restoran, perdagangan dan jasa skala kecil, maupun kantor skala kecil.



Gambar 2.17 Stadhuys dan Alun-Alun Kota Melaka
(my2ndhomess.blogspot.com)

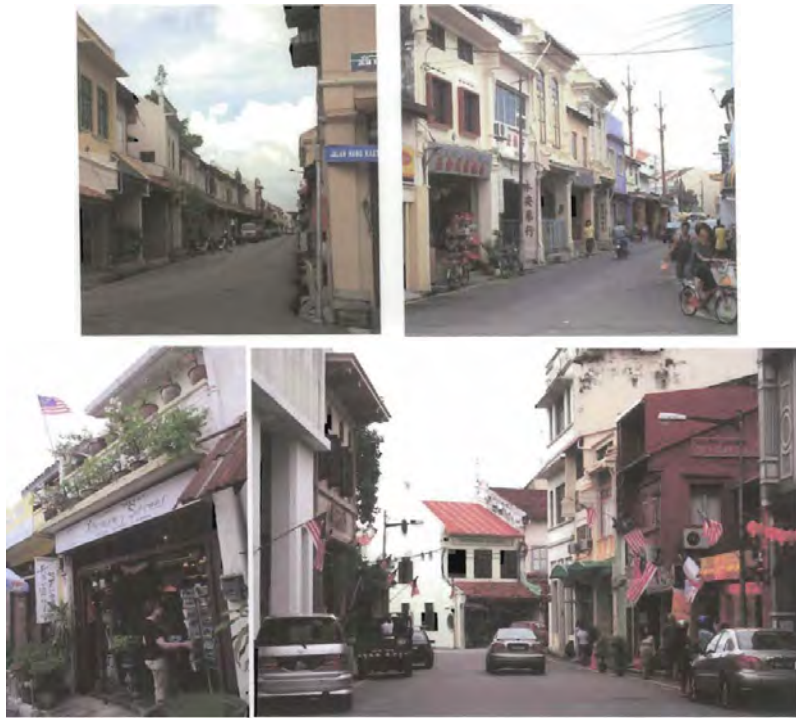
Area di sisi barat laut sungai Melaka sebagian besar berupa permukiman rumah toko yang bernilai arsitektural tinggi, seperti yang ada di wilayah Hereen Street dan Jongker Street. Baroldin (2012) melakukan studi mengenai rumah toko bersejarah di Melaka dan menemukan berbagai langgam bagi tipologi rumah toko yang meliputi: Gaya Belanda, Tiongkok Selatan, Awal Ruko, Awal Tradisional, Awal Eklektik, Akhir Eklektik, Neo Klasik, Art Deco, dan Awal Modern.

1700	1800	1840	1860	1890	1900	1920	1930	1960
Dutch	Southern China	Early	Early Transitional	Early Strait Eclectic	Late Strait Eclectic	Neo-Classical	Art Deco	Early Modern
								

Gambar 2.18 Tipologi Rumah Toko Kota Melaka
(Mohd Baroldin, 2012)

Pemerintah Kota Melaka juga melakukan upaya untuk membatasi jenis penggunaan bangunan dikarenakan akan mempengaruhi tingkat lalu lintas yang melintasi area *Core Zone*. Alih fungsi bangunan diperkenankan dengan persyaratan tertentu karena infrastruktur yang ada tidak mungkin untuk dikembangkan tanpa mengganggu struktur bangunan-bangunan tua. Selain itu pemerintah kota juga meminimalisir bangunan-bangunan mangkrak karena akan mengurangi kualitas visual kawasan bersejarah dan merevitalisasinya menjadi tempat tujuan wisata bersejarah. Penanda bangunan dan tata informasi dibatasi

dengan desain dan posisi yang tidak menghalangi fasad bangunan, serta warna bangunan disesuaikan asli dengan cara mengikis bagian kecil dinding untuk mengetahui lapisan cat awal bangunan.



Gambar 2.19 Kekayaan Visual Rumah Toko Melaka
(*Conservation Management Plan for the Historic City of Melaka*, 2008)

2.7. Sintesa Kajian Pustaka

Melalui pembahasan topik-topik penelitian serta penelusuran teori-teori yang terkait, dapat dirumuskan suatu kumpulan sintesa yang dapat memberikan arahan terhadap proses penelitian. Dengan titik awal berupa *Urban Heritage Conservation*, upaya konservasi yang akan diterapkan pada situs Cagar Budaya Darmo akan melingkupi seluruh elemen fisik bangunan, *pedestrian environment*, serta karakteristik lokal. Penilaian akan dilakukan terhadap seluruh unit bangunan dalam area terpilih mengenai kondisi eksisting dan bagaimana potensi yang dimiliki akan berkaitan dengan ranah konservasi, dalam hal ini terutama kepada kegiatan alih fungsi pada bangunan yang tergolong memiliki karakter bersejarah. Termasuk juga penataan *urban fabric* yang termasuk sebagai salah satu komponen *Urban Heritage Conservation* selain komponen bangunan fisik. Kriteria penilaian mengikuti yang ditetapkan dalam *Burra Charter* (1999).

Berkaitan dengan permasalahan penelitian, maka pada topik Pembentuk Ruang Kota oleh Shirvani (1985) akan menitik-beratkan pada 6 elemen dari 8 yang tersedia. Elemen terpilih ialah (1) Guna Lahan, (2) Sirkulasi dan Parkir [sebagai bahasan mengenai alih-fungsi bangunan], (3) Bentuk dan Massa Bangunan [sebagai bahasan mengenai fisik bangunan], (4) Tata Informasi / *Signage*, (5) Jalur Pejalan Kaki [sebagai bahasan komponen *urban fabric* secara menyeluruh], serta (6) Preservasi [sebagai topik utama wilayah penelitian]. Digunakan juga identifikasi Pembentuk Ruang Kota oleh Cullen (2006) yang merujuk pada *Serial Vision*, *Place* dan *Content*. Sedangkan apabila dikaitkan dengan kualitas ruang kota bagi pedestrian, Ewing (2013) menyatakan ada 8 komponen yang perlu diperhatikan: (1) *Imageability*, (2) *Enclosure*, (3) *Human Scale*, (4) *Transparency*, (5) *Complexity*, (6) *Coherence*, (7) *Legibility*, dan (8) *Linkage*.

Topik tentang Citra Koridor Kota bermula dari pernyataan Lynch (1960) yang menyatakan penghuni kota akan menyadari lokasi ia berada pada sebuah kota dengan membandingkan posisinya terhadap 5 elemen secara bersamaan: *paths*, *edges*, *districts*, *nodes*, dan *landmarks*. Berangkat dari hal itu penghuni kota akan mengetahui posisi dan mulai menangkap kesan/sensasi dari tempat dimana dia berada. Setiap tempat akan memiliki kesan yang berbeda (Kerr, 2013) dan kuatnya identitas koridor kota akan dinilai dari terjaganya *Genius Loci* seperti yang diutarakan Conzen (1966) dan terbentuknya karakteristik koridor yang khas oleh Venturi (1977). Sedangkan Nix (1949) memberikan kontribusi terhadap standar tipologi koridor ruang kota yang berada di kawasan tropis.

Kualitas dari karakter tersebut akan diukur melalui topik Nilai Estetika Kota, dimana Moughtin (1999) menyediakan kriteria bagi elemen fisik *urban fabric*: *unity*, *proportion*, *scale*, *harmony*, *balance and symmetry*, *rhythm*, dan *contrast*. Kriteria ini kurang lebih juga sesuai dengan yang diisyaratkan oleh Feilden (1979) bagi ranah konservasi.

2.8. Kriteria Umum Penelitian

Untuk menindaklanjuti pembahasan kajian pustaka, akan didapatkan kriteria umum dari berbagai hasil sintesa kajian teori-teori yang terpilih. Keseluruhan kriteria umum ini akan mewujudkan gagasan mengenai *Urban Heritage Conservation*. Kriteria-kriteria umum tersebut antara lain :

Tabel 2.1 Kriteria Umum Mengenai Elemen Fisik Koridor

Elemen	Kriteria Umum
Bentuk, Massa dan Estetika Fasad Bangunan	<ul style="list-style-type: none">- Berbagai pengaturan ukuran dari tipe-tipe bangunan yang ada sebaiknya turut mempromosikan kesatuan dari hubungan antar bangunan yang terdapat pada satu persil lahan.- Untuk menyesuaikan dengan karakter koridor, sistem penandaan bagi tiap bangunan umum dan komersial perlu diatur agar menjaga harmoni keseluruhan wilayah. Hal ini merujuk juga bagi <i>fascia</i> bangunan komersial.
Konservasi	<ul style="list-style-type: none">- Setiap obyek bangunan maupun area yang terdapat di wilayah konservasi harus dijaga keasliannya demi mempertahankan nilai <i>intangible</i> yang dimilikinya. Terutama bagi obyek yang diasosiasikan dengan peninggalan periode sejarah tertentu.- Perlu untuk menghormati kualitas karakteristik lokal yang telah dimiliki, meliputi integrasi skala, volume, siluet massa, ritme, tekstur dan skema warna bangunan.
<i>Genius Loci</i>	<ul style="list-style-type: none">- Struktur fisik dan tatanan spasial yang ditemui harus dapat memberikan makna yang jelas bagi pengamatnya.- Harus ada hubungan langsung yang saling melengkapi diantara berbagai objek yang ada. Objek tersebut dapat meliputi bangunan, monumen, maupun lingkungan pendukung disekitarnya.
Sistem Sirkulasi	<ul style="list-style-type: none">- Sistem infrastruktur dalam skala kota harus dapat mengakomodasi sebagai penghubung sirkulasi antar wilayah kota (intra) dan akses dari dan menuju kota (ekstra).

	<ul style="list-style-type: none"> - Harus dapat menjamin kenyamanan <i>pedestrian</i> yang melintasi bagian dari wilayah kota.
--	--

Sumber: Hasil Sintesa Kajian Pustaka

Kriteria umum yang ditujukan mengenai berbagai aspek lingkungan pejalan kaki dapat ditemui pada Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, disusun oleh Direktorat Jenderal Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum. Berdasar pedoman tersebut kebutuhan-kebutuhan bagi pejalan kaki tersebut meliputi:

Tabel 2.2 Kriteria Umum Mengenai Ranah Pejalan Kaki

Aspek	Kriteria Umum
Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> - Harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk yang memiliki keterbatasan fisik - Perabot ruang pejalan kaki terletak pada lokasi yang mudah dijangkau - Tata informasi harus dapat terlihat dengan mudah - Harus dapat digunakan oleh penyandang cacat dalam mencapai tujuan - Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah - Drainase harus tidak mudah terlihat oleh pejalan kaki
Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> - Ruang pejalan kaki terpisah dari lajur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda - Perabot terletak pada titik yang aman dari lalu lintas kendaraan - Tata informasi harus terletak pada titik yang aman dari vandalisme - Ramp dan Marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan - Vegetasi terletak antara jalur pejalan kaki dengan kendaraan - Jaringan drainase tidak boleh mengganggu permukaan ruang pejalan kaki
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Jalur pedestrian memiliki lebar yang nyaman (min 1,5 m) - Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin - Perabot memiliki tingkat kenyamanan yang

	<p>tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tata letak perabot tidak mengganggu alur pejalan kaki - Tata letak tata informasi tidak mengganggu alur pejalan kaki - Ramp memiliki tingkat derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (1:12) - Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurunan iklim mikro - Jaringan drainase harus terjaga kebersihannya agar tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki
Keindahan	<ul style="list-style-type: none"> - Ruang pejalan kaki memiliki material penutup tanah yang berpola - Desain perabot dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik - Ramp harus memiliki penanda khusus - Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang - Material penutup pada jaringan drainase harus selalu terpelihara kebersihannya
Kemudahan	<ul style="list-style-type: none"> - Jalur pedestrian mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun - Jalur pedestrian harus menerus dari satu titik ke titik lainnya - Perabot terletak pada titik yang mudah dicapai - Tata informasi terletak pada titik yang mudah dilihat - Ramp terletak pada titik strategis pada arus pedestrian padat - Vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki - Jaringan drainase memiliki titik-titik akses pemeliharaan yang mudah dijangkau
Interaksi	<ul style="list-style-type: none"> - Jalur pedestrian memiliki titik-titik untuk dapat berinteraksi sosial lengkap dengan fasilitasnya - Perabot terletak pada titik-titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktivitas sosial kota - Signage papan reklame dapat diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan - Ramp dan marka difabel mengarah pada titik interaksi sosial

	- Vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial
--	---

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

BAB III

METODA PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Dalam menjabarkan proses pembuktian pemecahan masalah secara rasional, terdapat berbagai macam jenis metode yang digunakan dalam penelitian. Apabila dirunut dari tingkat ekplanasinya, penelitian ini akan menggunakan metode deskriptif: serta berdasarkan jenis dan analisa data, menggunakan metode kualitatif.

Penelitian deskriptif bertujuan untuk membuat pencandraan (deskripsi) secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu (Darjosanjoto, 2012). Untuk menghindari unsur subjektivitas peneliti dalam memperlakukan topik penelitian, diperlukan berbagai alat bantu sebagai sumber informasi berupa berbagai data foto, maupun berbagai literatur studi yang berkaitan dengan topik. Pembahasan lebih lanjut juga dapat dilengkapi dengan informasi primer dari pakar dengan bidang ilmu terkait melalui penggunaan teknik wawancara dengan peneliti.

Penelitian kualitatif cenderung digunakan apabila topik yang dipilih berkaitan dengan faktor sosial dan budaya. Permasalahan tersebut diinterpretasikan melalui analisis tekstual dan visual, bukan bersifat numerik dengan nilai yang baku. Fokus dari penelitian kualitatif adalah kemampuannya untuk menjelaskan kondisi, fenomena, atau kejadian yang terjadi di masa sekarang dan dalam konteks setting yang alamiah. Menurut Nasution (1996) metode kualitatif memiliki ciri: berkembang dan dinamis; berusaha memperoleh pemahaman/makna; menggambarkan realita yang kompleks; menjadikan peneliti sebagai instrumen; menggunakan teknik observasi terhadap sampel kecil yang tidak random; serta proses analisisnya terus-menerus hingga akhir penelitian dengan proses induktif.

3.2. Aspek Penelitian

Aspek dipergunakan untuk menentukan berbagai objek yang ikut berperan dalam proses penelitian dan dapat menjadi dasar untuk pengembangan analisa penelitian yang sesuai dengan topik penelitian. Mencakup aspek bagi kualitas fisik koridor dan bangunan cagar budaya, serta aspek kualitas *pedestrian way*.

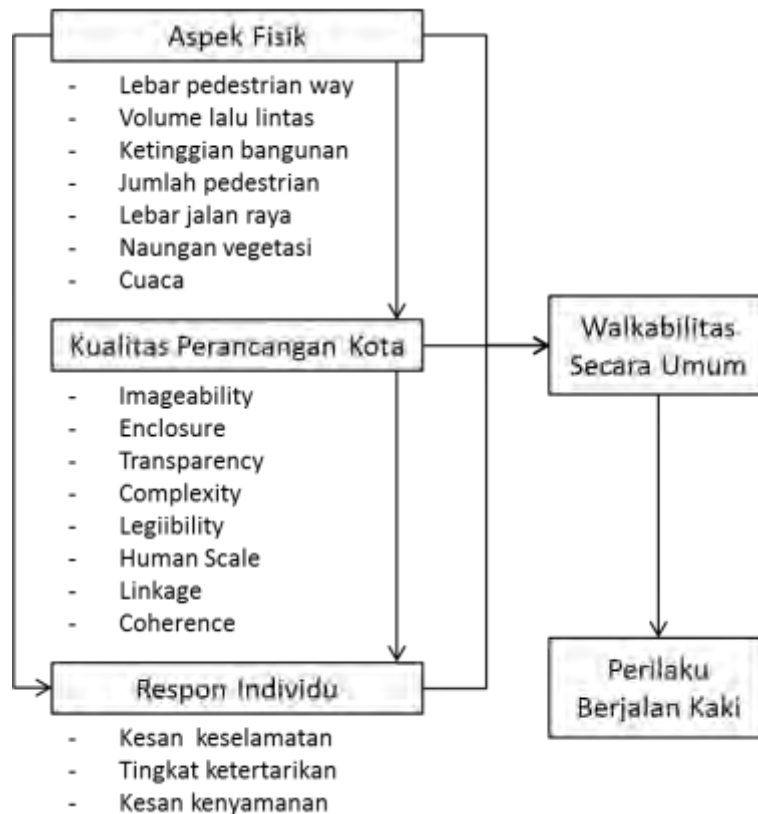


Diagram 3.1 Diagram Kualitas Rancangan Kota
(Pedestrian & Transit Oriented Design, 2009)

3.3. Tahapan Penelitian

Penentuan proses penelitian yang berkaitan dengan metode deskriptif kualitatif menitik-beratkan terhadap penjabaran kondisi aktual yang dianalisis berdasarkan teori yang berkaitan dengan permasalahan yang timbul dari topik yang dipilih. Oleh sebab itu, proses induktif akan terjadi sepanjang proses penelitian. Proses tersebut memiliki berbagai tingkat tahapan yang mengikuti salah satu metode rancang oleh Shirvani (1985) berupa *Synoptic Method*, yaitu langkah-langkah desain yang sistematis. Tahapannya berupa:

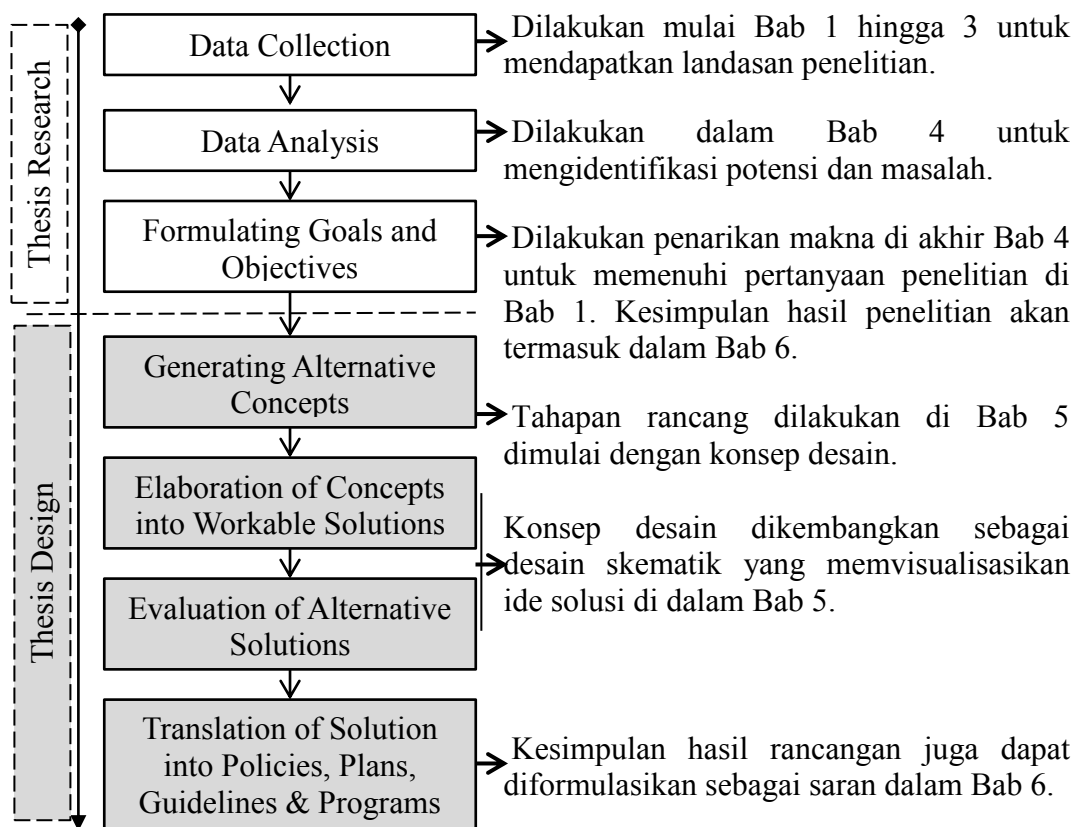


Diagram 3.2 Diagram Tahapan Penelitian
(Olahan terhadap Shirvani, 1985)

Penjabaran masing-masing langkah *Synoptic Method* tersebut adalah sebagai berikut:

(1) Pengumpulan data secara menyeluruh.

Pencarian informasi yang mendukung kejelasan kondisi yang ingin diteliti. Didapatkan langsung oleh peneliti, maupun melalui studi sebelumnya yang terkait. Dengan demikian diperlukan pengumpulan data mengenai kondisi koridor jalan Darmo dan informasi penelitian yang mendukung, dengan fokus utama situs cagar budaya peninggalan kolonial dan kondisi lingkungan pejalan kaki.

(2) Analisa himpunan data yang didapat.

Proses kajian hubungan antara berbagai data dan fakta topik yang ingin dibuktikan/dibantah dengan menggunakan teori/parameter yang telah ditentukan. Menggunakan instrumen yang dihasilkan pada bab kajian pustaka, akan dikaji kondisi koridor Darmo dari segi visibilitas yang terbentuk dari tatanan berbagai komponen koridor kotanya. Secara

proses, pada tahap ini memungkinkan untuk mengidentifikasi segala potensi dan permasalahan objek penelitian eksisting secara langsung.

(3) Penentuan tujuan dan maksud penelitian.

Berarti melakukan penarikan makna dari analisa potensi dan permasalahan yang telah diketahui, sehingga peneliti membatasi hasil akhir yang harus dipenuhi dalam membahas permasalahan objek atau fenomena penelitian yang dipilih.

(4) Menghasilkan beberapa alternatif konsep.

Bergantung dari latar belakang yang dipilih oleh peneliti, dapat dijabarkan sebagai hasil dari landasan berpikir dalam memandang kondisi eksisting lapangan. Dalam hal ini berarti mencakup berbagai aspek yang dikemukakan oleh pakar perkotaan seperti Moughtin (1999), Cullen (2006) maupun Ewing (2013).

(5) Penggabungan seluruh konsep menjadi beberapa ide solusi masalah.

Berdasar studi pustaka terkait, bisa dijadikan landasan untuk merumuskan berbagai penyelesaian masalah yang ditemui pada objek penelitian.

(6) Pengevaluasian terhadap alternatif ide solusi lainnya.

Pengujian ide terpilih berdasarkan berbagai sudut pandang dan simulasi dalam pengaplikasian ide solusi tersebut untuk mencari dampak yang sekiranya akan dihasilkan, baik yang positif dan negatif, dan akan selalu merujuk kembali pada tujuan dan maksud penelitian.

(7) Menerjemahkan ide solusi menjadi peraturan, rencana dan panduan rancangan penataan kota.

Untuk menyediakan jawaban bagi tujuan penelitian, perlu untuk menentukan kesimpulan dan gagasan yang mendukung topik penelitian, yakni potensi elemen koridor kota sebagai alat pendorong identitas koridor kota melalui dampak visual yang akan diterima oleh pengamat.

Dengan demikian penerapan tahapan-tahapan *Synoptic Method* akan berujung sebagai hasil rancangan yang sistematis: berlandaskan pada kajian

penelitian untuk mengetahui kondisi yang dicari; dan dilanjutkan dengan desain skematik rancangan sebagai visualisasi kondisi yang diharapkan.

3.4. Pengumpulan Data

Terdapat dua jenis data berdasarkan sumbernya, yaitu: data primer yang didapat langsung oleh peneliti melalui objek yang dimaksud; dan data sekunder yang diperoleh dari literatur, studi pustaka, maupun penelitian lainnya yang terkait dengan topik penelitian yang dipilih. Menurut Groat dan Wang (2002) terdapat berbagai strategi dalam mengumpulkan data, diantaranya:

3.4.1 Data Primer

- *Interviews / Wawancara*

Merupakan salah satu cara untuk mendapatkan informasi dari narasumber secara langsung. Narasumber merupakan individu yang memiliki informasi penting (*key informant*) dan memiliki latar belakang yang relevan terhadap topik penelitian. Hal ini mencakup warga yang tinggal atau bekerja di bangunan kolonial area koridor Darmo, masyarakat yang melintasi koridor Darmo, maupun pakar ahli terkait yang memiliki pengetahuan mengenai tata ruang kota Surabaya. Hasil wawancara berupa tulisan deskripsi tentang topik terkait dalam bentuk teks dan ditampilkan beserta rujukan mengenai posisi dan peranan narasumber terhadap topik yang dibahas.

- *Observation / Observasi*

Dalam artian luas berarti peneliti melakukan kunjungan lapangan untuk merasakan pengalaman secara langsung dan mengambil berbagai catatan tekstual dan visual mengenai kondisi area penelitian selama satu periode waktu. Loeckx (1988) menyatakan kunjungan ke lapangan dapat dilakukan lebih dari sekali. Dimana kunjungan pertama peneliti akan menyusuri kawasan untuk melihat karakter umum, dan kunjungan-kunjungan berikutnya pengamatan lebih kepada hal-

hal yang lebih detail, bahkan menyertakan kunjungan ke bangunan yang memiliki nilai penting di kawasan tersebut. Peneliti dapat melakukan pengamatan terhadap berbagai komponen bangunan, kondisi lalu lintas, elemen softscape, maupun unsur dekorasi yang terdapat di koridor Darmo. Hasil pengamatan dapat berupa pencatatan kondisi dalam bentuk teks, diagram yang menunjukkan aktivitas utama koridor kota, maupun foto/sketsa sebagai penggambaran visual.

3.4.2 Data Sekunder

- *Archival Documents* / Interpretasi Arsip Dokumen

Berbagai literatur yang berkaitan dengan bangunan cagar budaya Darmo, kondisi lingkungan pedestrian Darmo, serta sejarah koridor Darmo dapat digunakan sebagai data penelitian yang relevan.

Hal ini berarti berbagai data bangunan, data jalan Darmo, data vegetasi, dan data perubahan fisik kawasan dan fungsi bangunan yang terekam dalam bentuk teks (literatur, catatan berita) serta bentuk visual (foto, sketsa) termasuk dalam data sekunder.

3.5. Penyajian Data

Informasi yang telah dikumpulkan peneliti akan mempermudah proses analisa untuk diolah sebagai sumber data apabila telah tersusun dengan baik. Kemudahan untuk memahami data tekstual dapat dihadirkan dengan representasi tampilan visual seperti dalam bentuk bagan, grafis, diagram, maupun tabel. Selain itu data yang bersifat deskriptif akan tetap membutuhkan tampilan teks standar yang menunjukkan poin utama dari setiap topik (Groat dan Linda, 2002).

Sedangkan informasi non-teks dapat dihadirkan sebagai penggambaran topik yang dimaksud secara cepat. Data seperti denah, perspektif maupun tampak bangunan akan memberikan informasi mengenai skala, proporsi, irama, harmoni,

maupun keselarasan sebuah objek bangunan apabila dibandingkan dengan lingkungan disekitarnya.

Data visual seperti foto dan sketsa dapat disajikan untuk memberikan penggambaran utuh dari satu bangunan, komponen fasad, elemen ruang luar maupun unsur detil lainnya. Sedangkan dengan merangkaikan rekaman gambar secara berurutan akan menyajikan *serial visions* dari lingkup yang lebih luas, menjelaskan wujud deretan bangunan, gugusan ruang luar, serta aktivitas dan objek yang berulang (Darjosanjoto, 2012)

3.6. Teknik Analisa Data

Dalam mendefinisikan citra kawasan yang perlu dipertahankan dan diperkuat dengan instrumen bangunan-bangunan cagar budaya seperti yang terdapat pada koridor jalan Darmo, diperlukan metode analisa data yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi-potensi dari berbagai objek yang akan dianalisa.

Metode yang dipilih merupakan analisis *synchronic reading* yang dikemukakan oleh Loeckx (1984, dalam Darjosanjoto, 2012), yang memiliki kegiatan utama berupa:

- Melakukan pembacaan dan penyelarasan berbagai informasi terhadap suatu obyek penelitian pada saat yang sama.
- Perbandingan tiap informasi/data akan diletakkan pada index card masing-masing obyek penelitian, dengan isi informasi yang akan dibaca oleh peneliti disesuaikan dengan pertanyaan penelitian terpilih.

Metode penelitian *synchronic reading* tersebut digunakan apabila berkaitan dengan pembacaan kondisi obyek bangunan cagar budaya; sedangkan untuk melakukan pembacaan terhadap ruang yang melengkapi bangunan serta pembacaan dampak visual yang diterima oleh pengamat pedestrian akan digunakan teknik *walkability analysis*. Teknik ini akan membaca hubungan timbal balik antara manusia sebagai penghuni dengan lingkungan perkotaan sebagai ruang huninya.

Berdasarkan keterangan yang ditemukan pada *Urban Design Toolkit* (2006), teknik *walkability analysis* memungkinkan pengamat untuk mengenali

dan melakukan penilaian terhadap kualitas ruang perkotaan yang dilakukan pada skala manusia: berjalan kaki dan melakukan pengumpulan data berupa pengambilan foto-foto dari lokasi eksisting. Selain pengambilan data oleh peneliti, dilakukan juga penggalian informasi dari responden yang ditemui di wilayah studi sebagai sumber data tambahan. Hasil dari wawancara terhadap tiap responden akan menjadi *index card* yang mendaftarkan kualitas penggunaan ruang, hal ini setara dengan *index card* yang ditemui pada teknik *synchronic reading* yang merangkum data kualitas fisik dari lingkungan perkotaan.

Berkaitan dengan tujuan penelitian, teknik analisa yang dipilih menunjukkan hubungan:

- a. Mengidentifikasi kualitas visual yang dihasilkan oleh bentukan elemen-elemen koridor Darmo berdasarkan observasi, dan dianalisa dengan teori-teori yang terkait

Berkaitan dengan teori yang telah dibahas, terdapat bagian kota yang memiliki unsur *place*, dimana bagian kota tersebut berpotensi untuk memiliki makna yang kuat, dihasilkan oleh adanya kesamaan nilai budaya dan kesejarahan. Dalam kasus penelitian ini, *genius loci* kolonial pada koridor Darmo mulai kehilangan potensinya sebagai identitas yang dominan, dikalahkan oleh kebutuhan bentukan setiap bangunan komersial yang hadir dengan usaha untuk meninggalkan jejak individu tanpa mengindahkan tatanan keseluruhan.

- b. Menghasilkan desain skematik bagi pengembangan koridor jalan raya Darmo Surabaya untuk memperkuat kualitas visual yang ditimbulkan.

Seperti yang telah ditentukan oleh aspek parameter penelitian di sub-bab sebelumnya, kehadiran „makna“ bagi skala koridor kota dapat dihadirkan dengan menggunakan instrumen berupa bangunan-bangunan cagar budaya maupun komponen koridor kota lainnya. Melalui analisis *synchronic reading* dan *walkability analysis*, sebuah makna dapat memperkuat identitas melalui adanya unsur keselarasan dan kejelasan yang mengikat berbagai komponen koridor kota. Unsur pengikat ini yang diharapkan menjadi tipologi bersama dan tidak akan

terpengaruh oleh dinamika perubahan dan perkembangan yang terjadi seiring dengan waktu. Definisi inilah yang akan membantu memperkuat karakteristik tatanan koridor dan sekaligus memperkuat kualitas visual yang dihasilkan koridor jalan raya Darmo Surabaya.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum

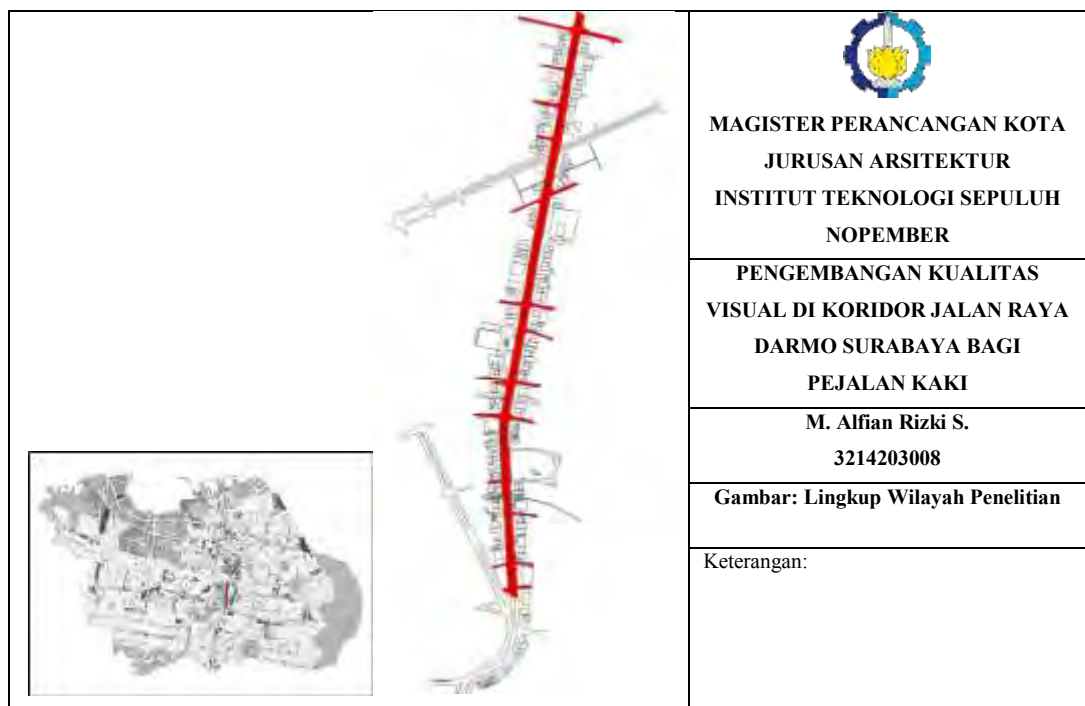
Wilayah penelitian yang akan dibahas meliputi bagian dari salah satu jalan utama di Kota Surabaya. Jalan yang dimaksud adalah jalan raya Darmo yang membujur utara-selatan di pusat kota. Jalan raya Darmo termasuk dalam wilayah UP Tegalsari di bagian utara dan UP Wonokromo di bagian selatan. Secara fisik koridor jalan yang dijadikan lokasi penelitian berbatasan dengan:

Utara: Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Pandegiling

Timur: Jl. Polisi Istimewa, Jl. Mojopahit, Jl. Comal, Jl. Kapuas, Jl. Bengawan, Jl. Taman Bungkul, Jl. Progo dan Jl. Juwono

Selatan: Jl. Diponegoro dan Jl. Porong

Barat: Jl. Cokroaminoto, Jl. Kartini, Jl. WR. Supratman, Jl. Dr. Sutomo, Jl. Majapahit, Jl. Bintoro, Jl. Kapuas, Jl. Bengawan, dan Jl. Ciliwung



Gambar 4.1 Lingkup Wilayah Penelitian
(Olahan Penulis, 2016)

Bermula sebagai area *planned settlement*, koridor Darmo didesain sebagai area perkembangan permukiman baru di selatan Surabaya yang pada masa kolonial lebih banyak terpusat di dekat benteng dan pelabuhan. Koridor jalan Darmo berangsur-angsur menjadi sumbu utama daripada jalan Diponegoro, terlihat dari adanya fasilitas penunjang kota seperti Rumah Sakit Darmo (*Ziekenhuis Darmo*), Sekolah St Maria (*Zuster Ursulinen School te Soerabaja*), dan Kantor Polisi (*Politiepost op Darmo*). Selain itu terdapat foto udara yang menunjukkan jalan Darmo lebih dahulu berkembang daripada jalan Diponegoro walaupun sebenarnya keduanya jalan yang serupa dan pada rancangan Maclaine Pont memiliki poros di area Kebun Binatang Surabaya.



Gambar 4.2 Foto Udara Jl Darmo dan Jl Diponegoro tahun 1947

(*Luchtopname van Darmo, KITLV*)

Berdasarkan tulisan Khusyairi (2012) diketahui bahwa di Surabaya tahun 1919-1921 moda transportasi yang tersedia adalah tram uap, dokar, kretek dan kossong. Untuk kendaraan pribadi, lebih umum berupa sepeda kayuh. Pejalan kaki masih menjadi sarana utama penduduk kota untuk berpergian. Setelah dasawarsa 1920an kendaraan berupa mobil pribadi mulai dimiliki warga kota. Sementara itu pada tahun 1924 Surabaya mulai memiliki jalur tram listrik yang membujur utara-selatan menghubungkan daerah Wonokromo ke Pelabuhan Tanjung Perak melalui Jalan Darmo (*Darmoboulevard*) dan Jalan Taman Jayengrono (*Willemsplein*

Straat). Dengan demikian, penataan koridor Darmo pada masa itu berupa dua jalur tram listrik di tengah, dan sisi lebih luar ditempati oleh *street furniture* seperti lampu jalan dan kabel listrik, sisi lebih luar berupa jalan aspal untuk kendaraan, dokar, maupun sepeda. Pejalan kaki juga berbagi jalur di pinggirannya terluar jalan aspal bersama dengan kendaraan-kendaraan yang berlalu-lalang.



Gambar 4.3 Koridor Jalan Darmo Tahun 1925

(*De Dubbel OJS Electric Trambaan bij Darmo Boulevard*, KITLV dan flickr.com)

Sebagian besar bangunan fasilitas publik masih bertahan hingga sekarang di Jalan Darmo dengan kondisi yang baik. Sementara itu terdapat pergeseran fungsi bangunan hunian semenjak masa kemerdekaan. Jika pada masa kolonial koridor Darmo didominasi hunian karena fungsinya sebagai *planned settlement*, mulai masa kemerdekaan hingga masa sekarang area Darmo dan sekitarnya banyak yang beralih menjadi bangunan komersial, baik untuk berdagang, maupun aktivitas pelayanan jasa. Bangunan hunian yang ada juga sebagian telah merubah bentuk awal yang memiliki langgam kolonial tropis menjadi tropis post-modern. Sementara itu, tram listrik telah digantikan median jalan dengan deretan pohon-pohon peneduh, jalan aspal diperlebar menjadi 3 lajur pada 2 lajur yang berlawanan dimana sisi terluar digunakan sebagai lajur sepeda.

Berdasarkan S.K. Walikota Surabaya no. 188.45/004/402.1.04/1998 area segitiga jalan raya Diponegoro, jalan raya Darmo dan jalan dr. Soetomo telah terdaftar sebagai Situs Cagar Budaya Perumahan Darmo dengan nomor urut 18 dalam daftar penetapan benda cagar budaya. Sedangkan pada wilayah penelitian terdapat juga 8 bangunan dengan klasifikasi cagar budaya golongan A, meliputi (1) Gedung eks-Museum Mpu Tantular, (2) Makam Sunan Bungkul, (3) Bangunan Rumah Dinas Panglima KODAM V Brawijaya, (4) Gedung Rumah Sakit Darmo, (5) Gedung SMP/SMA Santa Maria, (6) Bangunan Rumah Jl. Raya Darmo 42-44, (7) Gedung Wismilak, dan (8) Bangunan Apotek Kimia Farma.



Gambar 4.4 Sekolah St Maria dan Apotek Darmo
(www.media-kitlv.nl)



Gambar 4.5 Koridor Jalan Darmo Tahun 1976
(Surabaya Tempo Dulu, 2015)



Gambar 4.6 Permulaan Koridor Jalan Darmo Sisi Utara
(Dokumentasi Penulis, 2016)

Selain fungsi hunian dan tempat bisnis/bekerja, pada koridor jalan Darmo juga tersedia fasilitas ibadah, pendidikan, serta hiburan. Masjid Al-Falah yang berada di ujung selatan merupakan salah satu tempat ibadah islam di koridor Darmo. Sekolah Menengah Atas Kristen Santa Maria merupakan peninggalan dari *Zuster Ursulin School*. Bangunan eks-Museum Mpu Tantular yang kini berfungsi sebagai perpustakaan juga menunjang aktivitas pendidikan di koridor ini. Sementara fasilitas *leisure*/hiburan warga kota dipenuhi dengan adanya Taman Bungkul yang juga menjadi pusat keramaian pada saat acara *Car-Free Day* diadakan setiap akhir pekan di Jalan Darmo.



Gambar 4.7 Acara *Car-Free Day* Setiap Akhir Pekan
(Dokumentasi Penulis, 2016)

4.2. Hasil Pengumpulan Data

Pengumpulan data penelitian di Jalan Darmo dilakukan dengan dua fokus utama: Inventarisasi tampilan fisik bangunan di sepanjang koridor, dan imitasi pengalaman visual pejalan kaki. Untuk mencapai tujuan ini, jadwal pengambilan data dilakukan dalam 2 tahap. Tahap pertama adalah pengumpulan data saat

tengah hari kerja, dilakukan untuk mendapatkan terang langit dan bertepatan dengan jam istirahat pekerja. Tahap kedua dilakukan pada akhir pekan, pagi hari dimana berlangsung acara *Car-Free Day* di koridor Darmo dan banyak pejalan kaki yang memadati wilayah penelitian.

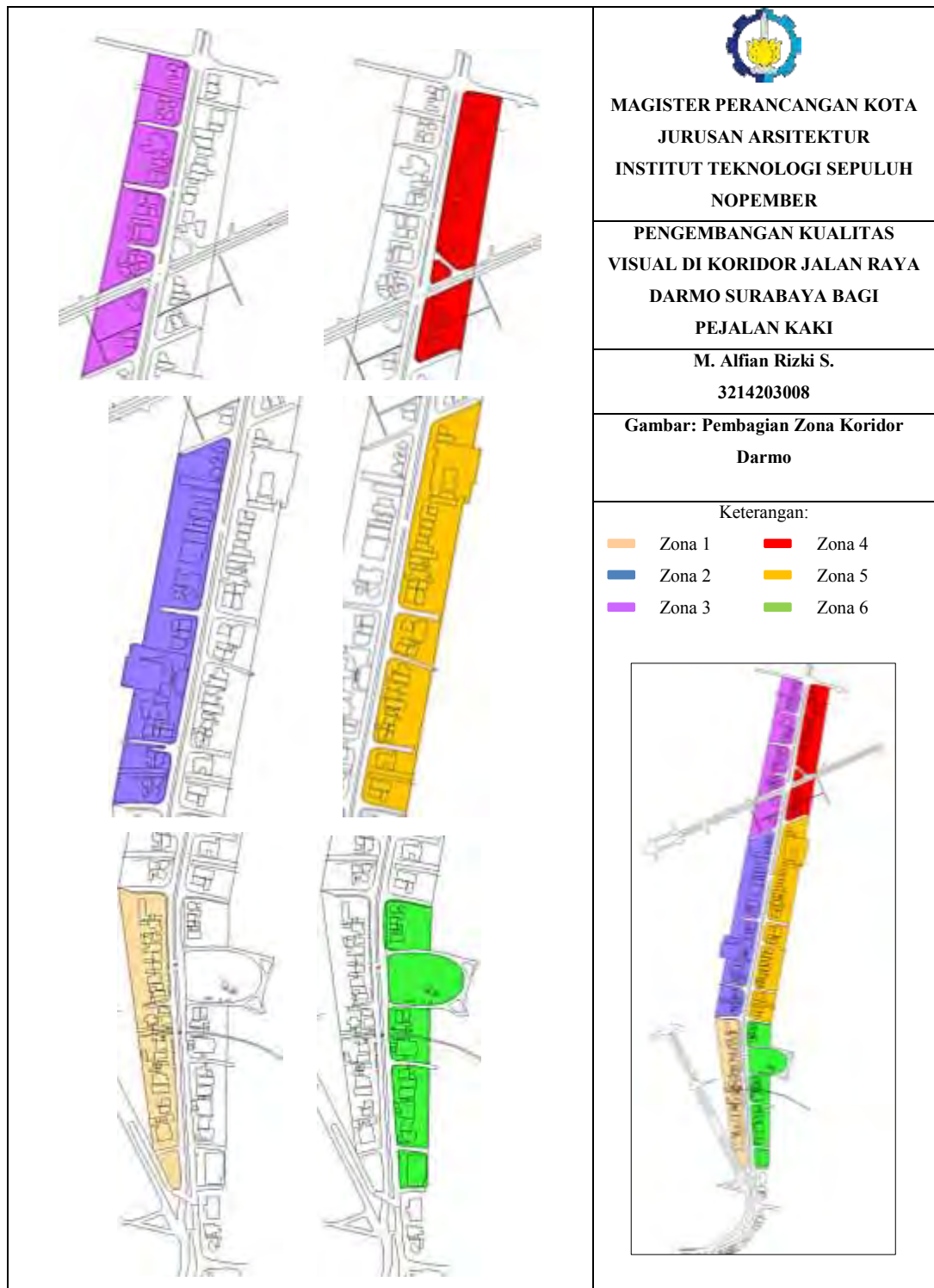
Data fisik bangunan dikumpulkan dengan cara memfoto fasad bangunan dari median jalan dengan posisi tegak lurus dengan jalan Darmo. Yang termasuk dalam objek foto adalah mulai dari *pedestrian way* beserta *street furniture*, vegetasi, pagar pembatas bangunan, serta fasad bangunan. Seluruh bangunan yang terletak di perimeter jalan Darmo akan diinventarisasi menggunakan metode *Linear Side Views*. Selain kondisi visual per-individu bangunan, kondisi *skylines* koridor juga dapat ditangkap dengan metode ini.

Sementara data fisik visual lingkungan yang ditangkap pejalan kaki akan dihimpun dengan metode *Serial Views*. Hal ini dilakukan dengan mengambil foto searah dengan perjalanan pedestrian setiap rentang waktu tertentu untuk mengetahui kondisi *pedestrian way* yang dilalui, volume lalu lintas, ketinggian dan visualisasi bangunan yang terlihat, jumlah *pedestrian* yang dilewati, lebar jalan raya, naungan dari vegetasi, dan kondisi cuaca.

Untuk memudahkan proses identifikasi dan inventarisasi bangunan, Koridor Darmo akan dibagi berdasarkan sisi jalan dan menjadi zona-zona tertentu:

- Zona 1 : Jl Darmo sisi barat, tikungan Jl. Diponegoro hingga Jl. Bengawan.
- Zona 2 : Jl. Darmo sisi barat, tikungan Jl. Bengawan hingga Jl. Majapahit.
- Zona 3 : Jl. Darmo sisi barat, tikungan Jl. Majapahit hingga Jl. Pandegiling.
- Zona 4 : Jl. Darmo sisi timur, tikungan Jl. Pandegiling hingga Jl. Mojopahit.
- Zona 5 : Jl. Darmo sisi timur, tikungan Jl. Mojopahit hingga Jl. Bengawan.
- Zona 6 : Jl. Darmo sisi timur, tikungan Jl. Bengawan hingga Jl. Porong.

Pada 6 zona ini pengumpulan data dilakukan runtut dengan arah perjalanan mengikuti arah lalu lintas jalan Darmo, yang berarti di sisi barat koridor dimulai dari selatan menuju ke utara, sementara sebaliknya sisi timur koridor bergerak mulai dari utara menuju arah selatan. Observasi dilakukan dalam 2 tahap: pertama tanggal 23 Februari 2016 pukul 12.00-15.00 wib dan kedua tanggal 28 Februari 2016 pukul 07.00-09.00 wib.



Gambar 4.8 Pembagian Zona Koridor Darmo
(Olahan Penulis, 2016)

Pembagian zona dilakukan berdasar informasi awal yang dimiliki mengenai kondisi wilayah studi dan berdasarkan kemampuan pejalan kaki menempuh suatu rute perjalanan. Koridor jalan raya Darmo memiliki persebaran tipologi dan morfologi bangunan yang berbeda jika dirunut dari utara ke selatan. Hal ini menunjukkan adanya kecenderungan bangunan dengan bentuk sejenis seperti bangunan 1 lantai peninggalan kolonial Belanda, bangunan fasilitas umum peninggalan kolonial Belanda, bangunan 1 lantai modern, maupun bangunan perdagangan dan jasa modern berskala besar untuk menempati lokasi tertentu dan menciptakan komposisi tertentu di setiap ruas jalan koridor Darmo.

Sementara itu berdasarkan studi-studi Clarence Perry tahun 1929 dan Clarence Stein tahun 1942 yang dilakukan terhadap karakteristik pejalan kaki menyepakati bahwa radius terjauh dan kemampuan efektif untuk mencapai fasilitas sarana lokal yang dituju adalah sejauh 400 meter (Azmi, 2013). Sementara itu studi yang lebih baru mensyaratkan bahwa kemampuan berjalan kaki menuju fasilitas sarana lokal adalah sejauh 400 meter dan kemampuan berjalan kaki untuk mencapai fasilitas prasarana di pusat kota dapat mencapai 800 meter (Barton, Grant & Guise, 2003 dalam Azmi, 2013).

Untuk kondisi koridor jalan raya Darmo akan menggunakan rata-rata dari radius kemampuan berjalan kaki maksimum bagi masyarakat Surabaya sejauh 600 meter mengikuti panduan kenyamanan berjalan maksimum yang disyaratkan di Malaysia (APUDG, 2004 dalam Azmi 2013) dan hal ini tercermin juga dari fasilitas pemberhentian transportasi umum eksisting yang mampu menjangkau jarak tersebut. Dengan demikian koridor jalan raya Darmo dibagi berdasarkan jarak 600-700 meter dari ujung selatan dan utara sehingga terbentuk 3 penggal di masing-masing sisi dengan batas penggal berupa ruas jalan yang bercabang dari koridor jalan raya Darmo. Masing-masing penggal tersebut memiliki karakteristik yang berbeda berdasarkan komposisi tipologi bangunan yang dimiliki, dimana bangunan modern cenderung banyak berada di utara dan bangunan peninggalan kolonial masih banyak tersisa di selatan. Sementara itu bangunan cagar budaya berskala besar hampir secara merata, ditemukan pada 4 zona dari ke-6 zona yang ada.

4.3. Analisa Walkthrough/Walkability

Kondisi internal pada koridor jalan Darmo akan diketahui dengan pengumpulan data yang meniru aktivitas pejalan kaki. Dalam kurun waktu tertentu akan diambil foto yang menunjukkan runtutan visual yang ditangkap oleh pejalan kaki saat melintas di *pedestrian way* jalan Darmo. Dengan metode ini akan didapatkan informasi mengenai kondisi *pedestrian way* yang dilalui, volume lalu lintas, ketinggian dan visualisasi bangunan yang terlihat, jumlah pedestrian yang dilewati, lebar jalan raya, naungan dari vegetasi, dan kondisi cuaca pada tiap-tiap zona koridor jalan Darmo. Hal ini berdasarkan pada aspek fisik seperti yang dijelaskan pada diagram 3.1.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan dalam dua kesempatan berbeda (hari biasa dan akhir pekan) diketahui dengan adanya perbedaan peruntukkan jalan Darmo, menghasilkan perbedaan aktivitas dan kondisi lingkungan pedestrian. Hal ini menyebabkan perbedaan fokus utama pandangan pejalan kaki dan pengalaman meruang yang diperolehnya. Berkaitan dengan kualitas visual, kemampuan pejalan kaki untuk mengamati lingkungan akan lebih terbatas pada hari biasa, terutama terhadap objek bangunan yang memiliki pagar pembatas tinggi dan deretan vegetasi rimbun. Dengan ruang gerak yang terbatas pada *pedestrian way* selebar ± 3 meter, dalam beberapa kondisi pejalan kaki tidak akan menikmati fasad bangunan secara utuh baik yang terletak di deretan jalan yang sama (terhalang oleh pagar, kendaraan atau vegetasi), maupun bangunan di seberang jalan (terhalang oleh vegetasi perdu di median jalan). Sementara itu pada saat acara *Car-Free Day* di akhir pekan pejalan kaki dapat secara bebas menjadikan hampir seluruh bagian dari koridor Darmo untuk beraktivitas. Dengan demikian, kesempatan untuk mengamati lingkungan (termasuk fasad bangunan) dari berbagai sudut akan memberikan nilai pengalaman meruang yang lebih bagi pejalan kaki yang mengunjungi acara tersebut.

Dengan perbedaan tersebut, analisa yang dilakukan akan menunjukkan perbedaan karakteristik yang dimiliki oleh koridor Darmo pada saat


peruntukannya juga berubah, bergantung pada bagaimana kondisi (kecepatan, tujuan, durasi) pengamat melintasi koridor jalan tersebut.

4.4. Analisa Synchronic Reading

Bagi bangunan-bangunan cagar budaya di koridor Darmo, kualitas visual yang dimiliki dapat dideteksi dengan tinjauan teori mengenai nilai estetika dan visual kota berdasarkan tulisan Moughtin (1999). Nilai estetika tersebut meliputi fasad bangunan yang memiliki (1) Kesatuan, (2) Proporsi (3) Skala, (4) Harmoni, (5) Keseimbangan, (6) Irama, (7) Kontras. Berikutnya, analisa synchronic reading juga akan mengkaitkan kondisi karakteristik pada tiap zona dengan kriteria yang disebutkan dalam *Burra Charter* (1999), yakni dengan signifikansi bangunan berdasarkan (1) nilai estetika, (2) nilai historis, (3) nilai saintifis, maupun (4) nilai sosial.

Tahap pertama analisa dilakukan dengan mengkaitkan pembacaan kondisi koridor zona yang telah dilakukan pada sub-bab sebelumnya dengan nilai variabel fisik milik Moughtin (1999) untuk mencari bangunan-bangunan kunci yang memiliki karakteristik menonjol untuk kemudian dilakukan tahap kedua. Analisa kedua ini bertujuan untuk menjabarkan tingkat signifikansi bangunan-bangunan kunci dengan bantuan *index card* dan kriteria *Burra Charter* (1999). Dengan demikian, pada setiap zona koridor Darmo akan dilakukan registrasi untuk bangunan-bangunan dengan nilai serta signifikansi yang tinggi dan diharapkan elemen-elemen bangunannya dapat diterapkan ulang bagi pembentukan kawasan yang lebih harmonis dan meningkatkan nilai visual bagi pejalan kaki secara keseluruhan.

Data yang akan ditampilkan pada *index card* merujuk pada informasi visual fasad masing-masing bangunan kunci dengan tatanan umum *index card* akan dijelaskan pada halaman berikutnya.

Keyplan Koridor	Site Plan Zona	 MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
		PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI
		M. Alfian Rizki S. 3214203008
		INDEX CARD Halaman ... dari ...
Foto Bangunan		Identifikasi Bangunan Informasi umum mengenai bangunan
		Aspek Referensi Pengkategorian komponen bangunan yang dapat dijadikan rujukan
Nilai Bangunan Deskripsi nilai signifikansi bangunan		
Visualisasi Elemen Pagar	Deskripsi kondisi dan tingkat transparansi pagar bangunan	

4.5. Analisa Kualitas Visual Zona 1

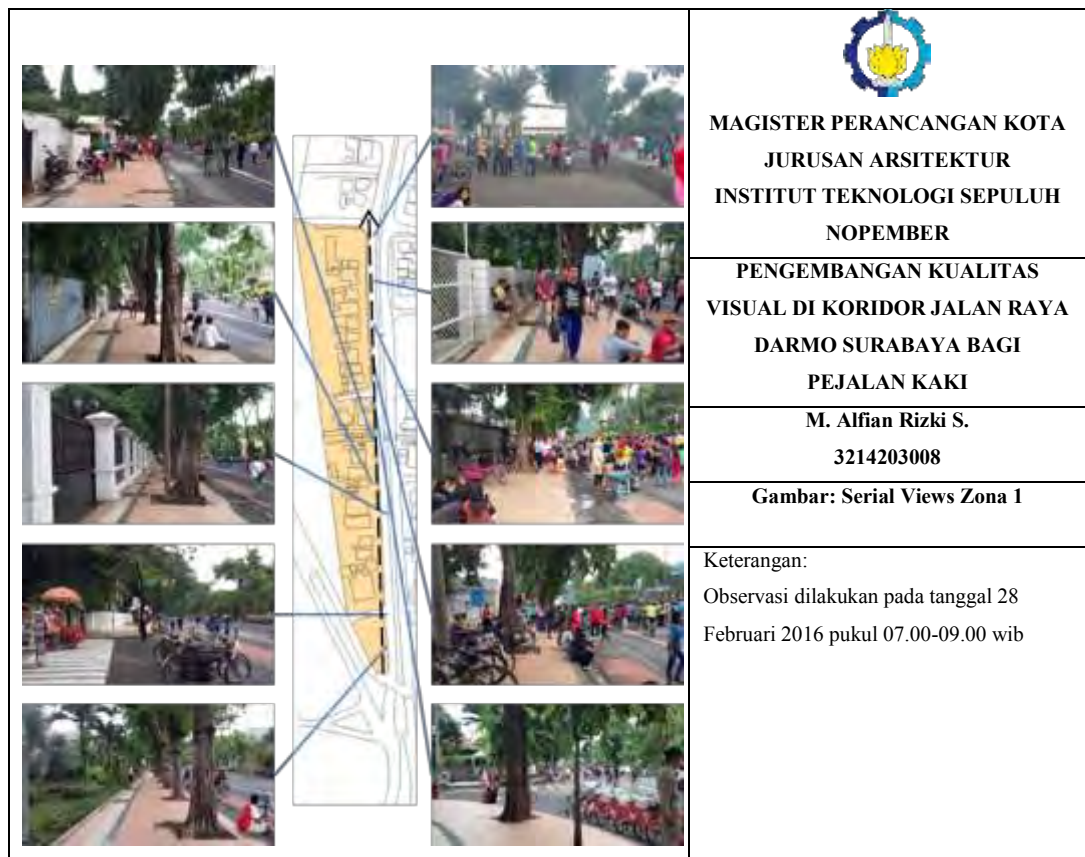


Gambar 4.9 Serial Views Zona 1
(Olahan Penulis, 2016)

Pada zona 1 saat dilakukan observasi ditemukan bahwa kondisi *pedestrian way* yang tersedia dalam kondisi baik dan memiliki konsistensi dimensi lebar jalur selebar 3 meter. Kerusakan tegel ditemukan di sekitar pohon yang tidak dilengkapi dengan kisi batang pohon (*tree grates*) dan ramp di depan bangunan-bangunan komersial karena banyaknya mobil yang melintasi tegel tersebut untuk mencapai area parkir (sistem *off street parking*). Karena berada dekat dengan persimpangan Jl. Darmo – Jl. Diponegoro yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas, volume kendaraan yang melintasi zona 1 tidak konsisten dan bergantung pada durasi lampu lalu lintas. Dengan demikian zona ini cenderung sepi apabila dibandingkan dengan zona lainnya. Skala bangunan yang ditemukan pada zona ini cenderung sejenis dengan jumlah lantai mencapai 1-2 lantai dan ketinggian atap yang tidak jauh berbeda. Kondisi ini hanya berbeda pada ujung utara dan selatan

yang memiliki bangunan berskala lebih besar (Perpustakaan Bank Indonesia dan Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya).

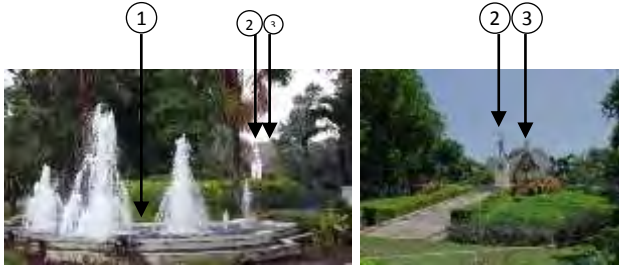
Saat dilakukan observasi hanya dijumpai 2 pejalan kaki yang mengarah ke selatan, 1 lainnya mengarah ke utara dan 1 petugas kebersihan yang menyapu jalur pejalan kaki. Karena kondisi minim pejalan kaki inilah yang menyebabkan 4 pengendara motor berani parkir di jalur pedestrian way dan menunggu diatas motor, serta 2 pengendara motor yang menggunakan jalur ini untuk melawan arus lalu lintas jalan Darmo. Lebar jalan raya Darmo berdimensi 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan ½ lajur untuk pengguna sepeda. Di depan halte perpustakaan BI Darmo terdapat tambahan 1 jalur untuk transit kendaraan umum. Elemen vegetasi berupa deretan pohon yang ditanam di tengah jalur pejalan kaki setiap 3 meter telah menyediakan teduhan yang memadai bagi pejalan kaki namun tidak menghalangi visual bangunan karena memiliki jarak 1,5 meter dari pagar bangunan.


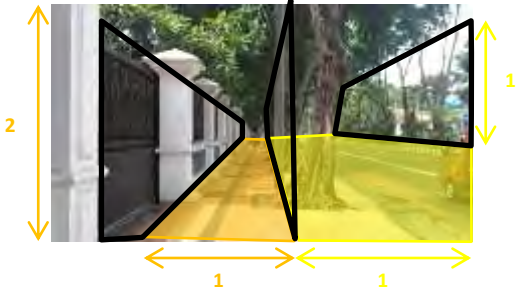









Gambar 4.10 Serial Views Zona 1
(Olahan Penulis, 2016)








Saat acara CFD pengunjung yang berjalan kaki lebih banyak berkumpul di daerah utara zona 1, dimana pusat kerumunan ditemui pada toko kelontong di depan permukiman informal ada di sekitar saluran air; cafe dan sentra jajanan di persimpangan Jl. Ciliwung; galeri layanan komunikasi swasta (Loop Station oleh Telkomsel), dan sentra pedagang dadakan yang memarkirkan dagangannya di Jl. Bengawan. Jalur pejalan kaki banyak dimanfaatkan sebagai tempat parkir sepeda dan tempat duduk sementara pejalan kaki memanfaatkan lajur kendaraan untuk berjalan, olahraga, dan mengadakan acara tertentu.

Tabel 4.1 Analisa Walkthrough Zona 1

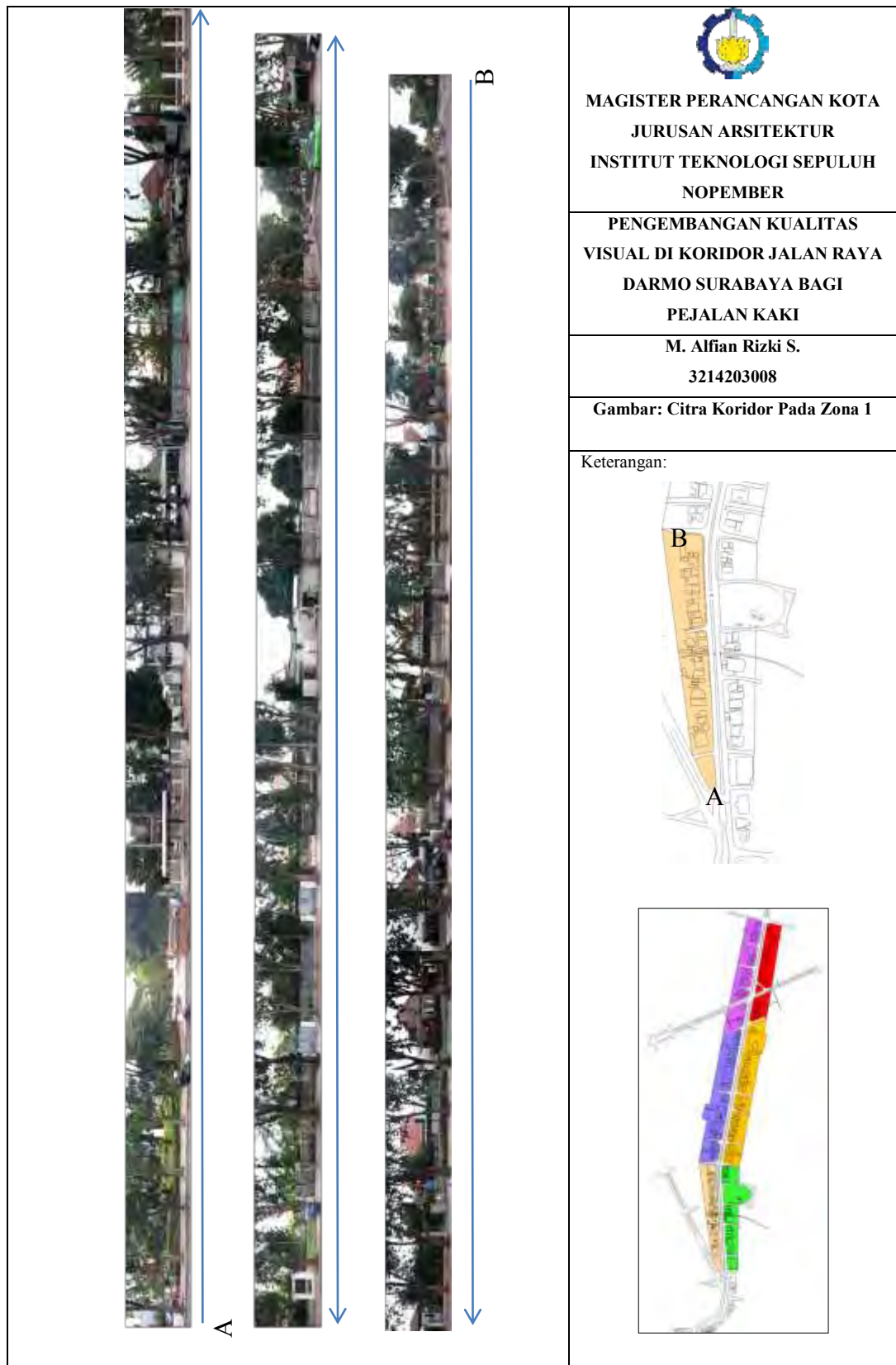
No	Hasil Analisa Koridor Berdasarkan Aspek Pejalan Kaki
1	<p data-bbox="292 846 464 875"><i>Imageability</i></p> <ul data-bbox="347 882 1294 1081" style="list-style-type: none"> ○ Imajibilitas pada zona 1 banyak dihasilkan oleh bangunan pertama yang dilihat oleh pengamat saat memasuki koridor Darmo dari sisi selatan. Hal ini disebabkan oleh arah orientasi dan ukuran skala bangunan Perpustakaan Bank Indonesia yang berbeda dari sekitarnya menjadi mudah dikenali sebagai permulaan koridor Darmo. <div data-bbox="363 1122 1222 1429">  </div>
	<ul data-bbox="347 1498 1294 1697" style="list-style-type: none"> ○ Kondisi ini dibantu oleh adanya Taman Mayangkara di poros pertemuan antara Jl. Diponegoro dan Jl. Darmo yang menggiring sumbu visual koridor dari pojok tikungan, menuju elemen air mancur (1), elemen patung (2), hingga ke arah bangunan utama Perpustakaan BI (3). <div data-bbox="483 1697 1104 1962">  </div>

2	<p><i>Enclosure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pada permulaan zona 1 pembatas visual koridor bagi pejalan kaki dibentuk oleh deretan pohon di jalur pejalan kaki dan pembatas visual sisi seberangnya mencapai ke deretan pohon di jalur pejalan kaki juga dimana vegetasi di median jalan masih bisa menghubungkan kedua sisi jalan ini.  <ul style="list-style-type: none"> ○ Sesudah melewati Halte Perpustakaan BI, lingkungan pejalan kaki memiliki dua enclosure tersendiri: dari pagar bangunan hingga deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki (d:h dari 1:1 hingga 1:2 tergantung dari ketinggian pagar), dan dari deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo (d:h mencapai 1:1). 
3	<p><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Beberapa penanda yang ditemui pada zona 1 ditujukan bagi skala manusia dan kecepatan berjalan manusia, namun elemen signage yang ada lebih banyak memiliki skala untuk dapat dilihat oleh pengendara kendaraan.  <p style="text-align: center;">Skala pejalan kaki Skala pengendara kendaraan</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ketinggian pagar bangunan (terutama bangunan komersial) juga telah sesuai dengan posisi mata manusia untuk memandang bangunan karena memiliki ukuran tinggi 1,5-1,8m. Lebar jalur pejalan kaki secara optimal adalah untuk 2 <i>pedestrian</i> di sisi pagar bangunan dan 1 <i>pedestrian</i> di sisi jalan raya. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>1,8m 2 orang</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>1,5m 1 orang</p> </div> </div>
4	<p><i>Transparency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bagi seluruh bangunan komersial, tingkat transparansi yang dimiliki tinggi karena elemen pagar tidak menghalangi pejalan kaki untuk mengetahui visual dan aktivitas di dalam masing-masing lahan komersial. Namun bagi beberapa bangunan hunian dan bangunan semi permanen di sekitar saluran air memiliki penghalang visual yang masif sehingga pejalan kaki hanya bisa melihat visual berupa siluet bangunan dan tidak dapat memperkirakan aktivitas dibaliknya <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Transparansi 0%</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Bangunan Hunian</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Transparansi 0%</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Bangunan semi permanen</p> </div> </div>
5	<p><i>Complexity</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kompleksitas yang ditemui pada zona 1 tidak beragam karena bangunan komersial yang ada seluruhnya masih memiliki bentuk dasar seperti bangunan hunian. Variasi lingkungan fisik yang ada di zona ini dibentuk oleh tetenger seperti bangunan Perpustakaan Bank Indonesia dengan tamannya, dan rumah dinas Pangdam Brawijaya.

	<p>Selain itu bangunan hunian semi permanen di sekitar saluran air juga memberikan variasi kompleksitas yang berbeda.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Tetenger Taman Mayangkara</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Tetenger Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsistensi tatanan visual pada zona 1 banyak dibentuk oleh lingkungan pejalan kaki, dimana elemen seperti jenis material, pola, warna jalur pejalan kaki, serta elemen vegetasi jalan yang hadir secara konstan. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bangunan-bangunan yang ada dapat ditangkap konsistensinya dari ketinggian bangunan (namun zona 1 diawali dan diakhiri dengan bangunan berskala lebih besar) dan adanya konsistensi penggunaan listplank sebagai elemen horisontal bangunan-bangunan. <div style="text-align: center;">  </div>
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat berbagai elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi dengan cara dijadikan sebagai titik referensi pada zona 1. Diantaranya adalah halte kendaraan umum yang dilengkapi dengan penanda nama lokasi, maupun penanda lainnya yang menunjukkan posisi fasilitas ruang

	<p data-bbox="395 264 1093 302">kota tertentu seperti adanya <i>zebra cross/pelican cross</i>.</p> <div data-bbox="359 331 1225 766">  </div>
8	<p data-bbox="295 806 406 840"><i>Linkage</i></p> <ul data-bbox="343 846 1292 1131" style="list-style-type: none"> ○ Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 1 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jajaran pohon di median jalan menghubungkan 2 sisi jalan raya Darmo. Sementara itu jalur sepeda menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian jalur penyeberangan pejalan kaki dan sepeda mampu menghubungkan antar wilayah jalan yang berbeda. <div data-bbox="359 1164 1228 1366">  </div> <div data-bbox="430 1366 646 1395"><i>Linkage membujur</i></div> <div data-bbox="941 1366 1157 1395"><i>Linkage melintang</i></div>



Gambar 4.11 Citra Koridor Pada Zona 1
(Olahan Penulis, 2016)

Pada zona 1 dapat dilihat bahwa selain bangunan yang ada di kedua ujung penggal A (Perpustakaan Bank BI) dan penggal B (Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya), mayoritas bangunan yang ada merupakan bangunan hunian dengan tipologi yang sejenis. Kondisi ini didapat dari adanya kesamaan penggunaan material atap dan bentuk atapnya dengan kemiringan yang sejenis. Ketinggian bangunan dan kemunduran bangunan yang tidak jauh berbeda turut membantu keharmonisan lingkungan. Akan tetapi beberapa bangunan menampilkan jenis atap berbeda, yakni adanya tambahan kanopi dengan material selain genteng yang justru mencuri dominasi visual dari keseluruhan fasad bangunan.



Gambar 4.12 Karakteristik Bangunan Pada Zona 1
(Dokumentasi Penulis, 2016)

Zona ini juga memiliki area hunian sederhana yang dibangun mengelilingi saluran air yang melintang di jalan Darmo. Namun para penghuninya mengkamufase fasad hunian-hunian mereka yang berskala kecil dengan bantuan dinding polos yang diposisikan di atas sungai dan menghalangi pandangan langsung dari arah *pedestrian way* jalan Darmo. Pembatas visual bangunan pada zona ini berupa deretan vegetasi beserta pagar bangunan, dimana tingkat transparansi dan tinggi pagar ditentukan dari fungsi bangunannya: hunian atau komersial. Beberapa bangunan hunian memiliki pagar yang lebih tinggi daripada pagar tetangganya, dan halamannya ditanami pepohonan dengan jarak yang dekat sehingga tidak memungkinkan untuk menikmati visual fasad bangunan secara

utuh. Sebaliknya bangunan-bangunan komersial memiliki tingkat transparansi yang lebih tinggi dengan adanya pagar yang rendah dan tidak menutupi keseluruhan fasad bangunan, atau tidak menggunakan pagar sama-sekali.

Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.8, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 1 telah memiliki nilai umum berupa:




Tabel 4.2 Analisa Koridor pada Zona 1






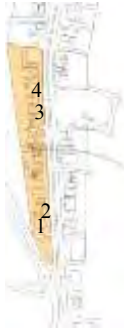
No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota			
1	Kesatuan	Bentuk bangunan pada keseluruhan zona 1 memiliki kesamaan berupa adanya penghubung antara elemen atap dengan elemen fasad bangunan secara keseluruhan. Penghubung antara “kepala” bangunan dan “badan” bangunan ini diwujudkan dengan adanya listplank, maupun elemen kanopi teras yang sering menjadi elemen horisontal bangunan. Kondisi ini ditemukan hampir pada seluruh zona kecuali pada bangunan Perpustakaan Bank Indonesia dan Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya yang tidak memiliki elemen listplank.			
		Dengan elemen listplank		Tanpa elemen listplank	
		<p>Loop Station no. 110</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bangunan Hunian no. 120</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Perpustakaan Bank Indonesia</p>  <p>(Sumber: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=726544&page=8)</p>	<p>Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p>  <p>(Sumber: https://id-id.facebook.com/surabayatempodulu/posts/10152888521031445)</p>
2	Proporsi	Bagi seluruh bangunan yang ada di zona 1, bagian dari fasad bangunan yang mendominasi komposisi keseluruhan adalah komponen atap bangunan yang jenis kemiringan atapnya turut mempengaruhi besaran atap, ketinggian bangunan dan pada akhirnya mempengaruhi proporsi antara “kepala” bangunan dengan “badan” bangunan. Secara umum perbandingan antara atap bangunan terhadap dinding bangunan adalah sebesar 60:40. Hal ini ditemukan pada bangunan-bangunan komersial bank maupun bangunan hunian yang ada di zona 1.			

		<p>Bank Syariah Bukopin</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Eks Galeri Esia no. 112</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Perbandingan proporsi atap:badan bangunan yang mencapai 60:40</p> 	
3	Skala	<p>Pada zona 1 mayoritas bangunan yang ada memiliki orientasi horisontal. Hal ini didukung dengan jumlah lantai bangunan yang mayoritas hanya sebesar 1 lantai. Kondisi ini mendukung terbentuknya skala bangunan dan ruang kota ke dalam skala manusia. Terlebih lagi penggunaan komponen pintu dan jendela bangunan di lantai dasar juga membantu hubungan skala manusia ini. Bagi bangunan Perpustakaan Bank Indonesia, adanya teras dan elemen kolom akan membantu skala yang ada walaupun ukuran bangunannya lebih besar daripada bangunan di sekitarnya. Dan bagi bangunan Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya kemunduran bangunan cukup membantu skala manusia dan menciptakan <i>skyline</i> yang tidak jauh berbeda dari bangunan di sekitarnya.</p>			
		<p>Perpustakaan Bank Indonesia</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Perpustakaan Bank Indonesia</p>  <p>(Sumber: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=726544&page=8)</p>	<p>Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p>  <p>(Sumber: https://id-id.facebook.com/surabayatempodulu/posts/10152888521031445)</p>

4	Harmoni	<p>Berkaitan dengan tatanan proporsi yang dimiliki oleh fasad bangunan, sehingga pada zona 1 dapat ditemukan kesamaan elemen atap dan listplank bangunan yang dapat membantu mengikat keseluruhan komponen pada zona. Namun terdapat juga bangunan infill yang tidak memberikan harmoni seperti yang ditemui pada bangunan penunjang Perpustakaan Bank Indonesia yang hadir dengan bentuk yang lebih modern, komponen fasad berbeda, serta memiliki atap datar. Kemudian massa bangunan pada Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya memiliki bentukan atap pelana sejajar dengan jalan, bentukan yang berbeda dari keseluruhan bangunan lainnya di zona 1 yang mayoritas berupa atap perisai. Kedua objek ini mengurangi nilai harmoni zona secara keseluruhan.</p> <div> <div> <p>Infill Building Perpustakaan Bank Indoensia</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div> <p>Infill Building Perpustakaan Bank Indoensia</p>  <p>(Sumber: Google Street View, 2014)</p> </div> <div> <p>Bangunan Hunian no. 120 (sebelah kompleks Rumdin Pangdam)</p>  <p>Atap Pelana</p> <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div> <p>Kompleks Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p>  <p>Atap Pelana</p> <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> </div>
5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 1 ini. Bangunan berskala besar seperti Perpustakaan Bank Indonesia, Rumah Dinas Panglima Kodam Brawijaya dan Bangunan Hunian no. 118 memiliki simetri yang seimbang untuk bangunan utamanya. Sementara itu bangunan Loop Station no. 110 memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya 2 atap perisai yang skala dan posisinya diteruskan kepada kanopi jendela yang lebih kecil dan kanopi teras yang berukuran lebih besar. Bangunan-bangunan lainnya cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu, adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan</p>





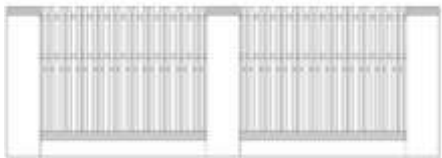
		elemen signage bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.		
		Keseimbangan Simetri	Keseimbangan Asimetri	Tidak Seimbang
		Bangunan Hunian no. 118  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Loop Station no. 110  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Eks Galeri Esia no. 112  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)
6	Irama	Unit bangunan yang ada di zona 1 memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan atap dari tiap bangunan yang memiliki jarak dari tepian persil lahan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Namun irama <i>middleground</i> secara keseluruhan zona didapat dari visual elemen pagar yang berupa pengulangan batang vertikal yang diletakkan diatas bagian podium pagar. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang lebih konsisten ditemukan pada penataan deretan pohon yang ditanam setiap jarak 9-10 meter di jalur pejalan kaki.		Eks Galeri Esia no. 112  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016) Keterangan: — Background — Middleground — Foreground
7	Kontras	Secara umum kontras yang ditemui pada zona 1 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih atau warna krim digunakan untuk dinding bangunan dan warna selain itu digunakan sebagai aksen. Pada bangunan Perpustakaan Bank Indonesia tampilan visualnya memiliki kontras		

	<p>antara elemen pagar vertikal dan elemen elemen halte yang memiliki lempeng horisontal. Permainan kontras antara elemen horisontal dan vertikal sering dibentuk oleh adanya kanopi/listplank yang melintang horisontal dibandingkan dengan orientasi atap/ jendela/ pagar. Contoh kondisi ini dapat ditemukan pada bangunan Bank Syariah Bukopin no. 136</p>		
	<p>Rumah Dinas Pangdam Brawijaya</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Perpustakaan Bank Indonesia</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank Syariah Bukopin</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>


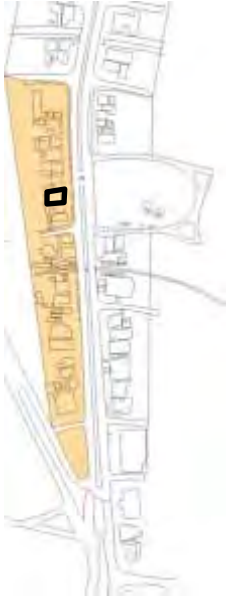


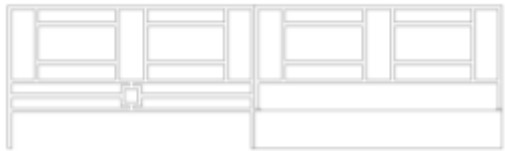
<p>1.</p> 	 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
<p>2.</p> 	<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p>
<p>3.</p> 	<p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
<p>4.</p> 	<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 1</p> <p>Keterangan:</p> 




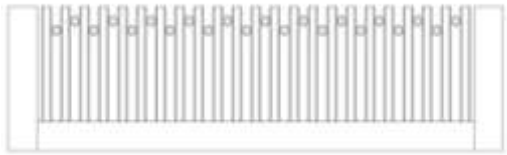
Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 1, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa Perpustakaan Bank Indonesia, Bank Syariah Bukopin, Eks Galeri Esia, dan Bangunan Hunian no. 104. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.13 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 1
(Dokumentasi Penulis, 2016)

		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 1 dari 22</p></div>
<p>Keyplan</p>	<p>Site Plan</p>	<div><p>Identifikasi Bangunan</p><p>Alamat: Jl. Taman Mayangkara no. 6, Wonokromo</p><p>Fungsi: Perpustakaan Bank Indonesia</p><p>Klasifikasi Cagar Budaya: Golongan A</p><p>Aspek Referensi</p><p>Dormer, Kolom, Podium, Jendela, Pintu</p></div>
 <p>Foto (Sumber: http://www.laurangelia.com/2014/07/heerlijk-gelato-cafe-surabaya-review.html)</p>		
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Elemen <i>focal point</i> utama yang dimiliki bangunan ini adalah bentukan dan ukuran atap yang dimilikinya. Kemiringan yang curam dan bentuk atap yang mencerminkan langgam tropis dapat dipadukan dengan detil-detil langgam kolonial seperti adanya ventilasi dormer pada atap, gubahan kolom pada teras bangunan, adanya elemen podium dan tatanan komponen fasad yang simetris. Dengan nilai estetika dan saintifis tersebut, Perpustakaan Bank Indonesia dapat dijadikan tetenger koridor Darmo dan detil fasadnya dapat dijadikan referensi untuk tatanan lingkungan sekitarnya, dalam hal ini mencakup bentukan teras, detil kolom, dimensi jendela dan pintu, serta detil dormer.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 		<p>Perimeter pembatas bangunan hanya menggunakan pagar setinggi 1,8 meter dengan tingkat transparansi yang memungkinkan untuk menikmati visual fasad bangunan.</p>

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 304 1230 394">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <hr/> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <hr/> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <hr/> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 2 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 136, Wonokromo</p> <p>Fungsi: Bank Syariah Bukopin</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: Golongan C</p> <hr/> <p>Aspek Referensi</p> <p>Bentukan Atap, <i>Fascia</i>, <i>Signage</i></p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Sebagai bangunan yang telah beralih fungsi dari hunian kolonial Hindia-Belanda, komponen yang masih dijaga dari keseluruhan adalah komponen atap perisai dan komponen listplank yang sekaligus menjadi area <i>fascia</i> bangunan ini. Nilai estetika yang dijaga tersebut mencakup kedua komposisi komponen tersebut sementara bagian “badan” bangunan telah dirubah fasadnya untuk memenuhi kebutuhan fungsi sebagai fasilitas perbankan. Namun dari bentukan yang ada, tampilan fasad modern tidak menjadi dominan dari keseluruhan bagian bangunan. Dengan demikian bentukan atap beserta kemiringannya, dan tatanan elemen <i>fascia</i> pada listplank bangunan dapat dijadikan referensi bagi lingkungan Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Sebagai bangunan perbankan yang memiliki sistem petugas pengamanan khusus, elemen pagar hanya berfungsi sebagai pembatas. Dengan tinggi pagar 1,8 meter yang didesain menjadi segmen-segmen kecil, pagar selalu dibuka untuk tingkat aksesibilitas dan transparansi maksimum.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1059 264 1155 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 3 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 112, Wonokromo</p> <p>Fungsi: Eks Gerai Esia</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: Golongan C</p> <p>Aspek Referensi Bentukan Atap, Ventilasi, Kanopi</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan yang telah beralih fungsi ini memiliki nilai estetika khusus yang berasal dari bentukan atap berupa perpaduan perisai dengan detil bentuk pelana curam pada kedua sisi sampingnya. Ketinggian atap yang dibentuk dari kecuramannya juga menjaga proporsi atap:bangunan sebesar 60:40 seperti karakteristik bangunan cagar budaya lainnya. Nilai estetika yang dijaga tersebut juga mencakup lisplank tipis, juga lubang ventilasi yang terletak diantara listplank dengan kanopi. Walaupun teras telah diubah fungsinya sebagai galeri indoor, bentukan atap beserta kemiringannya menciptakan siluet khas yang dapat dijadikan referensi bagi lingkungan Darmo secara keseluruhan.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Saat bangunan ini masih digunakan sebagai galeri produk, pagar yang ada hanya berupa untaian rantai yang dipasang rendah untuk mencegah kendaraan masuk. Sekarang pagar yang ada setinggi 1,5 meter ditujukan agar pejalan kaki tidak sembarangan masuk persil bangunan kosong ini.</p>	

		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p></div> <div><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p></div> <div><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p></div> <div><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 4 dari 22</p></div>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 104, Wonokromo</p> <p>Fungsi: Bangunan Hunian</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Gevel, Ventilasi, Pintu, Jendela, Kolom</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan peninggalan kolonial Belanda ini memiliki nilai signifikansi berupa estetika fasad yang dibentuk dari tatanan gabungan atap perisai dengan atap pelana yang sekaligus berupa elemen gevel bagi muka bangunan. Sebagai transisi dari elemen atap ke elemen dinding dihiasi oleh dekorasi detil ornamen dan permainan solid-void khas kolonial yang kemudian bertemu dengan listplank sebagai pembentuk elemen horisontal bangunan. Sementara itu estetika pintu, jendela dan kolom yang ditampilkan lebih cenderung berorientasi vertikal. Keaslian ornamen fasad bangunan ini dapat ditiru untuk menciptakan kesatuan karakteristik kawasan Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 		<p>Elemen pembatas pada bangunan ini hanya berupa pagar setinggi 1,5 meter dengan desain bilah-bilah vertikal yang ditanam diatas podium pagar sehingga tingkat transparansi tinggi untuk menikmati keseluruhan fasad bangunan.</p>

4.6. Analisa Kualitas Visual Zona 2



Gambar 4.14 Serial Views Zona 2

(Olahan Penulis, 2016)

Zona 2 memiliki desain jalur pejalan kaki yang sejenis dengan zona sebelumnya, kondisi cukup baik (kerusakan dibawah 10% dari keseluruhan tegel) dan dimensi lebar sekitar 3 meter dan terjadi penyempitan hingga 2,7 meter di penggal utara (tikungan Jl. Majapahit). Kerusakan yang ditemui pada zona ini didominasi oleh adanya pergerakan akar pohon. Tidak seperti zona 1, jalur pejalan kaki di zona 2 memiliki jalur pemandu bagi tuna netra yang terbatas pada penggal selatan (tikungan Jl. Bengawan hingga tikungan Jl. Kapuas). Sementara itu volume kendaraan sejak penggal selatan hingga Hotel Mercure Grand Mirama tidak secara konstan melewati area ini karena adanya pengaruh lampu lalu lintas di depan KBS. Suplai lalu lintas yang lebih konstan berasal dari putar balik di depan Hotel Mercure dan dipadu dengan adanya antrian lampu lalu lintas tikungan Jl. Dr. Soetomo – Jl. Polisi Istimewa menyebabkan area di penggal utara memiliki volume yang lebih padat daripada penggal selatan. Skala bangunan pada zona ini

lebih beragam karena adanya bangunan-bangunan komersial modern yang memiliki jumlah lantai lebih dari 3 lantai seperti hotel Mercure Grand Mirama (14 lantai) dan kompleks ruko Darmo Square (4 lantai). Kondisi ini menyebabkan adanya perbedaan yang signifikan terhadap bentuk *skyline* bangunan di zona 2 maupun zona lainnya yang didominasi bangunan berskala 2 lantai.

Saat tahap observasi hanya dijumpai 6 pejalan kaki yang mengarah ke selatan, 1 lainnya mengarah ke utara dan 1 petugas kebersihan yang menyapu jalur pejalan kaki. Sementara itu ditemukan 1 pengendara motor memarkirkan kendaraannya di jalur pejalan kaki dan 1 pengendara mobil berhenti cukup lama di jalur pejalan kaki. Lebar jalan raya Darmo berdimensi 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan $\frac{1}{2}$ lajur untuk pengguna sepeda. Halte Darmo-RS tidak memiliki jalur khusus bagi kendaraan angkutan massal yang hendak transit disana, jalur yang ada tetap selebar 9 meter. Elemen vegetasi berupa deretan pohon yang ditanam di tengah jalur pejalan kaki setiap 2-3 meter telah menyediakan teduhan yang memadai bagi pejalan kaki namun tidak menghalangi visual bangunan karena memiliki jarak 1-2 meter dari pagar bangunan.



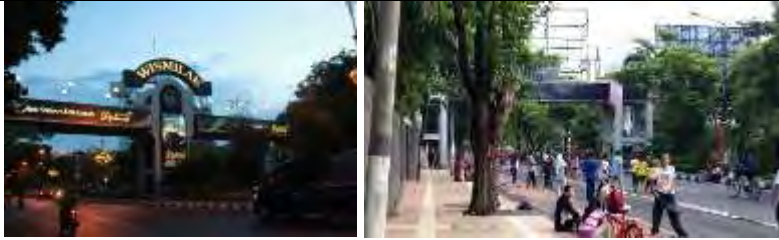
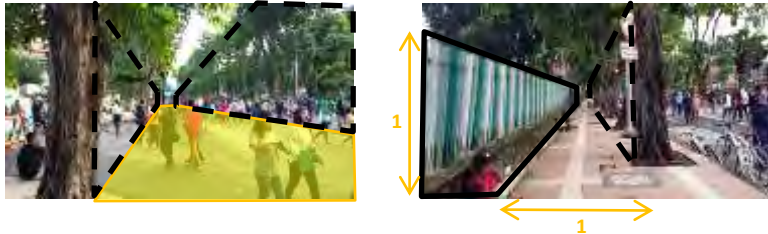
Gambar 4.15 Serial Views Zona 2

(Olahan Penulis, 2016)

Saat diadakan *Car-Free Day* di akhir pekan, para pengunjung yang ada di zona ini banyak berkumpul di tikungan Jl. Kapuas, halaman Apotek Kimia, tikungan Jl. Bintoro untuk mengunjungi pedagang kaki lima dan di depan Hotel Mercure Grand Mirama untuk mengikuti event yang diadakan pihak manajemen hotel. Sementara jalur pejalan kaki banyak dimanfaatkan sebagai tempat parkir sepeda dan tempat duduk. Secara umum pejalan kaki memanfaatkan lajur kendaraan untuk berjalan, olahraga, dan mengadakan acara tertentu. Rute berjalan kaki mengikuti arah jalan raya (pada zona 2 yang ada di sisi barat berarti berjalan menuju utara) dan putar balik di depan Hotel Mercure untuk melanjutkan rute berjalan kembali ke selatan.




Tabel 4.3 Analisa Walkthrough Zona 2



No	Hasil Analisa Koridor Berdasarkan Aspek Pejalan Kaki
1	<p data-bbox="368 344 539 376"><i>Imageability</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="424 383 1372 837">○ Imajibilitas zona 2 cenderung tidak dibentuk oleh bangunan pojok. Walaupun terdapat bangunan pojok dengan orientasi yang khas (Bank Commonwealth) namun terdapat kemiripan siluet bangunan dengan bangunan pojok lainnya (PT. Agriconsult) dan kini lebih mudah dibedakan karena adanya struktur <i>videotron</i> di pojokan jalan Bengawan. Imajibilitas yang lebih kuat dihasilkan oleh kompleks Rumah Sakit Darmo yang menempati lahan luas di koridor Darmo sehingga pejalan kaki memiliki kesempatan cukup lama untuk melintasi dan mengamati fasad bangunannya, terutama bangunan utama yang terletak di tengah lahan, memiliki bentuk khas dan dilengkapi dengan menara lonceng. <div data-bbox="448 869 1294 1104">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="424 1144 1372 1518">○ Bangunan berikutnya adalah Hotel Mercure Grand Mirama yang memiliki skala vertikal dari menara utama. Sementara itu pejalan kaki dapat dengan mudah mengenali bagian podium hotel yang memiliki fasad modern dengan material utama berupa kaca serta adanya struktur kanopi depan lobby yang berdekatan dengan jalur pejalan kaki. Kondisi ini juga didukung oleh penerapan elemen pagar hotel yang hanya berupa dinding parapet dengan vegetasi rendah di bagian atas pagar. Ketinggian keseluruhan pagar yang hanya 1 meter menjadikan fasad podium hotel terekspos jelas bagi pejalan kaki. <div data-bbox="451 1547 1289 1783">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="424 1823 1372 1975">○ Struktur lainnya yang membangkitkan imajibilitas zona 2 adalah Jembatan Penyeberangan Orang. (JPO) yang berada di sepanjang koridor Darmo ada 3 dan yang berada di zona ini adalah JPO ke-2 dan ada di dekat putar balik Hotel Mercure. Bentuk jembatan yang

	<p>melintang dan bentuk lengkungan khas merupakan potensi struktur ini sebagai objek yang mudah dikenali. Terlebih lagi sebelum tahun 2016 desain reklame yang ada mengikuti bentuk JPO dan meningkatkan nilai estetikanya. Namun pada tahun 2016 materi reklame mulai berupa bentuk dasar yang diletakkan diatas struktur jembatan.</p>
	 <p>JPO Tahun 2011</p>
2	<p><i>Enclosure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bagi pejalan kaki yang melintas di zona 2 terdapat lingkup batas saat menggunakan jalur pejalan kaki. Perimeter lingkungan pejalan kaki secara fisik dibentuk oleh elemen pagar dimana dimensi ketinggian dan tingkat kemasif-an pagar mempengaruhi bagaimana pejalan kaki merasakan “batas” dari lingkungannya. Sedangkan perimeter “maya” dibentuk dari deretan pohon disepanjang koridor Darmo. Hadirnya batang pohon dengan interval konstan membentuk perimeter visual yang sebenarnya dapat dilintasi oleh pejalan kaki. Lingkungan pejalan kaki memiliki dua <i>enclosure</i> tersendiri: lingkup di antara perimeter pagar bangunan hingga perimeter deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki (d:h dari 1:1 hingga 1: 2 tergantung dari ketinggian pagar), dan dari deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo (d:h mencapai 1:1). <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Keterangan:</p> <p>—— Batas Fisik</p> <p>- - - Batas Maya</p> </div> </div>
3	<p><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Signage</i> ataupun reklame yang ada di zona 2 sebagian ditujukan bagi skala manusia dan kecepatan berjalan manusia, namun elemen <i>signage</i> lainnya lebih banyak memiliki skala untuk dapat dilihat oleh pengendara kendaraan yang melintasi dengan kecepatan lebih tinggi. Contoh dapat ditemukan pada <i>signage</i> Hotel Mercure yang ada di tepi jalur pejalan kaki ditujukan bagi skala manusia, dan <i>signage</i>

	<p>bagi pengendara motor diletakkan pada bagian atas bangunan menara agar dapat dilihat dari arah jalan raya dari jarak yang jauh.</p>
	<div data-bbox="371 376 1299 573" data-label="Image"> </div> <ul style="list-style-type: none"> o Permainan skala manusia diterapkan juga pada fasad lobby Hotel Mercure untuk kesinambungan skala keseluruhan bangunan dengan membaginya menjadi rangka-rangka kaca dan material dinding yang lebih kecil sehingga sesuai dengan lingkup pandang manusia. <div data-bbox="523 806 1219 999" data-label="Image"> </div>
	<ul style="list-style-type: none"> o Hal yang berbeda ditemukan pada dimensi <i>videotron</i> yang besar, bertujuan untuk menangkap konsentrasi pengamat dalam beberapa detik saat berkendara melewati jalan Darmo. <div data-bbox="443 1189 1299 1429" data-label="Image"> </div>
	<ul style="list-style-type: none"> o Ketinggian pagar bangunan (terutama bangunan komersial) telah sesuai dengan posisi mata manusia untuk memandang bangunan karena memiliki ukuran tinggi 1,5-1,8m. Lebar jalur pejalan kaki secara optimal adalah untuk 2 <i>pedestrian</i> di sisi pagar bangunan dan 1 <i>pedestrian</i> di sisi jalan raya. <div data-bbox="659 1704 1082 1957" data-label="Image"> </div>

4	<p data-bbox="300 271 478 302"><i>Transparency</i></p> <ul data-bbox="347 309 1295 593" style="list-style-type: none"> ○ Kecuali bangunan hunian, seluruh bangunan perdagangan dan jasa pada zona ini telah mengutamakan tingkat transparansi yang jelas untuk mengundang pejalan kaki/pelintas kota untuk datang berkunjung. Beberapa bangunan dengan sengaja meminimalisir penghalang ataupun pembatas bangunan untuk meningkatkan aksesibilitas menuju bangunannya. Contoh yang jelas meliputi Apotek Kimia Farma dan Ruko Darmo Square. <div data-bbox="367 622 1220 862">  </div> <p data-bbox="699 864 895 884">Transparansi 90-100%</p> <ul data-bbox="347 891 1295 1176" style="list-style-type: none"> ○ Bangunan hunian lebih mengutamakan faktor keamanan sehingga cenderung mengorbankan aspek visibilitas bangunan. Elemen pagar yang hadir bersifat tinggi dan masif, baik dari material yang umum maupun dengan memanfaatkan vegetasi. Dengan demikian akan menghilangkan kesempatan bagi pejalan kaki untuk menikmati koridor Darmo secara utuh terutama apabila bangunan yang tertutup termasuk dalam golongan bangunan peninggalan kolonial Belanda. <div data-bbox="367 1205 1220 1444">  </div> <p data-bbox="719 1447 874 1467">Transparansi 0-50%</p>
5	<p data-bbox="300 1473 446 1505"><i>Complexity</i></p> <ul data-bbox="347 1512 1295 1973" style="list-style-type: none"> ○ Kompleksitas zona 2 cenderung lebih beragam daripada zona 1. Area ini terdiri dari gabungan permukiman, perdagangan, jasa, maupun fasilitas umum yang hadir dengan tipologi masing-masing fungsi. Rumah hunian terdiri dari tipologi peninggalan kolonial Belanda dan tipologi modern yang berbeda bentukan, siluet, dan detailnya. Komersial terdiri dari yang memanfaatkan bangunan hunian untuk diubah, kemudian terdapat tipologi bangunan ruko, maupun bangunan dengan kebutuhan bentuk khusus seperti bangunan hotel. Selain variasi langgam bangunan, skala ketinggian yang ada di zona 2 juga meningkatkan nilai kompleksitasnya, dimana terdapat variasi tingkat mulai dari 1 lantai, 2 lantai, 4 lantai, dan 14 lantai.

	 <p>Bangunan hunian kolonial yang beralih fungsi (Apotek) dan Bangunan kebutuhan bentuk khusus (Hotel)</p>
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Dengan tidak adanya kesinambungan visual yang ditemukan pada bangunan di sepanjang zona 2, maka satu-satunya elemen pengikat yang konsisten ditemukan adalah desain dan tatanan jalur pejalan kaki beserta elemen <i>street furniture</i>nya. Hal ini disebabkan oleh kurangnya kesinambungan di perimeter koridor Darmo berkaitan dengan siluet bangunan, ketinggian dan jumlah lantai, elemen fasad, maupun elemen pembentuk ruang luar pada lahan bangunan. Dengan demikian satu-satunya yang membantu kesinambungan pada zona ini justru lingkungan pejalan kaki yang menjadikan konsistensi elemen <i>street furniture</i> seperti deretan pohon yang ditanam dengan interval tertentu maupun desain jalur pejalan kaki yang memiliki pola dan jenis perkerasan yang sejenis. 
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Legibilitas pada zona 2 dihadirkan dengan adanya elemen penanda lokasi yang diintegrasikan pada struktur ruang kota. Terdapat berbagai elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi dengan cara dijadikan sebagai titik referensi. Diantaranya adalah halte kendaraan umum yang dilengkapi dengan penanda nama lokasi, maupun penanda lainnya yang menunjukkan identitas lokasi. 

8	<p><i>Linkage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 2 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jajaran pohon di median jalan menghubungkan 2 sisi jalan raya Darmo. Jalur pejalan kaki sendiri merupakan penghubung yang harus dilintasi kendaraan bermotor untuk mencapai lahan bangunan. Sementara itu jalur sepeda menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian struktur jembatan penyeberangan orang yang melintang di atas jalan raya mampu menghubungkan antar sisi jalan yang berbeda. <div data-bbox="331 752 746 985">  </div> <p><i>Linkage membujur</i></p> <div data-bbox="839 752 1257 985">  </div> <p><i>Linkage melintang</i></p>
---	---



Gambar 4.16 Citra Koridor Pada Zona 2
(Olahan Penulis, 2016)

Zona 2 cenderung memiliki kompleksitas bentuk bangunan yang lebih beragam dimana bangunan komersial maupun bangunan residensial dapat dibagi menjadi 3 skala berbeda berdasarkan ukuran persil lahan dan total ketinggian bangunan. Baik bangunan komersial maupun hunian yang ada merupakan perpaduan dari langgam arsitektur peninggalan kolonial Belanda maupun bangunan baru yang cenderung mengadopsi gaya bangunan yang lebih modern. Kondisi ini yang menyebabkan zona 2 memiliki nilai kesinambungan yang rendah bagi keseluruhan visualnya.

Hal pertama bagi kondisi visual zona 2 adalah mengenai skala persil lahan dan skala bangunan. Bangunan yang merupakan peninggalan periode kolonial memiliki ukuran yang lebih besar saat berada di lahan pojok dan berukuran lebih kecil saat berada di bagian tengah blok lahan. Keseluruhannya dilengkapi dengan atap dan skala ketinggiannya masih proporsi dengan luas lahannya. Sementara itu bangunan yang lebih modern cenderung lebih memanfaatkan lahan sisa yang ada sehingga dimensi bangunannya memenuhi persil lahan. Selain itu ketinggian yang dimiliki oleh bangunan modern juga menyebabkan berkurangnya nilai proporsi bangunan terhadap persil lahan yang dimiliki, apalagi mengingat beberapa bangunan tersebut tidak menggunakan elemen atap dengan bentuk dan kemiringan yang dimiliki oleh bangunan kolonial di sekitarnya. Contoh berupa bangunan Hotel Mercure Grand Mirama, Rumah hunian no. 80-82, dan no. 46.








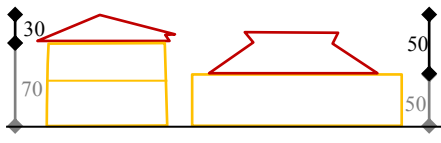
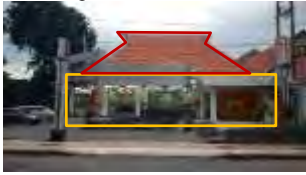



Gambar 4.17 Karakteristik Bangunan Pada Zona 2
(Dokumentasi Penulis, 2016)

Hal kedua adalah mengenai transparansi bangunan. Tren kecenderungan yang ditemukan pada zona 1 berlanjut juga pada zona 2 dimana pembatas visual bangunan dibentuk dari deretan vegetasi dan elemen pagar bangunan. Tingkat transparansi dan tinggi pagar ditentukan dari fungsi bangunannya: hunian atau komersial. Bangunan hunian modern memiliki pagar yang lebih tinggi daripada pagar bangunan hunian kolonial, dan halamannya ditanami pepohonan dengan jarak yang dekat sehingga tidak memungkinkan untuk menikmati visual fasad bangunan secara utuh. Sementara itu bangunan-bangunan komersial memiliki tingkat transparansi yang lebih tinggi dengan adanya pagar yang rendah dan tidak menutupi keseluruhan fasad bangunan, atau tidak menggunakan pagar sama sekali.





Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.12, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 2 telah memiliki nilai umum berupa:



Tabel 4.4 Analisa Koridor pada Zona 2



No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota			
1	Kesatuan	Dengan banyaknya variasi elemen bangunan yang ada di zona 2, kesamaan yang ditemukan pada bangunan-bangunan ini dibagi berdasarkan jumlah lantai bangunannya. Untuk jumlah 1 lantai kesamaan bangunannya terletak pada elemen listplank seperti yang banyak ditemukan pada zona 1. Elemen tata informasi juga diterapkan pada listplank apabila bangunan tersebut memiliki fungsi komersial. Untuk jumlah 2 lantai, hal yang menjadi kesamaan lainnya adalah elemen balkon yang membentuk keseluruhan muka bangunan di lantai 2. Contoh pada Bank Commonwealth, PT. Agriconsult no. 98, no. 80-82, dan no. 60-62.			
		Bangunan 1 Lantai	Bangunan 2 Lantai		
		<p>Rumah Hunian no. 48</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank Commonwealth</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>PT. Agriconsult no.98</p>  <p>(Sumber: Google Street View, 2014)</p>	<p>Rumah Hunian no. 48</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
2	Proporsi	Pembahasan proporsi akan berkaitan dengan pembahasan kesatuan/ <i>unity</i> . Proporsi yang dimiliki oleh tiap bangunan akan dibentuk dari bagian-bagian fasad. Bagi bangunan kolonial, atap merupakan bagian penting yang			

		<p>membentuk siluet bangunan sehingga perlu memiliki kemiringan atap tertentu. Proporsi atap dapat mencapai 30:70 hingga 50:50 bagi seluruh bangunan kolonial. Bagi bangunan modern, komponen atap tidak dijadikan hal utama sehingga proporsinya dapat sebesar 0:100 hingga 20:80 untuk perbandingan antara atap dengan dinding bangunannya. Untuk bangunan tinggi yang ada di zona 2 seperti Hotel Mercure Grand Mirama yang tidak dilengkapi dengan atap, proporsi bangunannya dibentuk dari bagian podium dan menara dengan perbandingan 40:60.</p>
		<div> <div> <p>Rumah Hunian no. 48</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div>  </div> <div> <p>Apotek Kimia Farma</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div>  </div> <div> <p>Hotel Mercure Grand Mirama</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div>  </div> </div>
3	Skala	<p>Bangunan komersial maupun hunian dengan jumlah lantai sebesar <2 lantai memiliki orientasi horisontal mengingat perbandingan lebar bangunan dengan ketinggiannya. Hal ini berlaku terutama bagi bangunan kolonial. Secara visual bangunan ini dilengkapi dengan komponen pintu jendela dan kolom yang membantu hubungan skala bangunan dengan manusia. Sementara itu bangunan dengan ketinggian >2 lantai seperti Hotel Mercure Grand Mirama berusaha mengubah skala podium bangunan 2 lantainya dengan bantuan partisi-partisi jendela dan pintu fasad menjadi bagian-bagian berukuran kecil. Kondisi yang sama ditemui juga pada bangunan-bangunan ruko Darmo Square dimana dimensi jendela, pintu dan pagarnya membantu skala manusia walaupun secara keseluruhan bangunannya berorientasi vertikal. Sedangkan focal point berupa menara lonceng diatas atap pelana</p>

		bangunan utama RS Darmo memanfaatkan jarak kemunduran bangunan dari tepi jalan untuk menghadirkan skala lingkungan yang optimal.			
		Bangunan <2 Lantai		Bangunan >2 Lantai	
		Rumah Hunian no. 50  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Rumah Sakit Darmo  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Ruko Darmo Square  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Podium Hotel Mercure Grand Mirama  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)
4	Harmoni	Zona 2 terdiri dari berbagai macam gaya bangunan dimana 10 persil lahan merupakan bangunan peninggalan era kolonial dan 7 persil bangunan merupakan pengembangan modern. Sementara bangunan kolonial memiliki hubungan harmoni dengan memanfaatkan elemen bentuk dan kemiringan atap pelana dan perisai tertentu, bangunan-bangunan modern cenderung memiliki tatanan fasad yang berbeda dengan lingkungannya, dimana kesamaan/harmoni yang dihadirkan hanya berasal dari kesamaan ketinggian bangunan, kemunduran bangunan, maupun dimensi elemen pagar bangunan. Namun bentukan yang dihasilkan oleh bangunan modern tidak menunjukkan keharmonisan secara koridor. Terlebih lagi bangunan modern selalu			
		Wisma Tugu  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)			

		<p>hadir sebagai infill yang tingkat KLB-nya mencapai 80-90%. Ketidak-harmonisan lainnya ditampilkan oleh bangunan Hotel Mercure Grand Mirama yang tidak memiliki elemen atap seperti seluruh bangunan lainnya di zona 2. Kondisi yang sama juga ditemui pada Rumah hunian no. 46 yang mengadopsi gaya arsitektur blob dengan lengkungan-lengkungan sudut fasadnya menjadikan bangunan ini satu-satunya dengan jenis tersebut di koridor Darmo.</p>	<p>Rumah hunian no. 46</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 2 ini. Bangunan berskala besar seperti Rumah Dinas Angkatan Laut dan Bank Commonwealth memiliki simetri yang seimbang untuk bangunan utamanya. Sementara itu kompleks Rumah Sakit Darmo memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya bangunan utama yang berada di tengah persil lahan sementara terdapat juga 2 bangunan penunjang di utara dan selatan yang dihubungkan oleh bangunan sayap menuju ke bangunan utama. Bangunan-bangunan lainnya cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu vertikal bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu / adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan elemen signage dan elemen dekorasi bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.</p>	<div> <div> <p><u>Keseimbangan Simetri</u> Rumah Dinas Angkatan Laut</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div> <p><u>Keseimbangan Asimetri</u> Rumah Sakit Darmo</p>  <p>Sayap Selatan (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016) Sayap Utara</p> </div> <div> <p><u>Tidak Seimbang</u> Apotek Kimia Farma</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> </div>


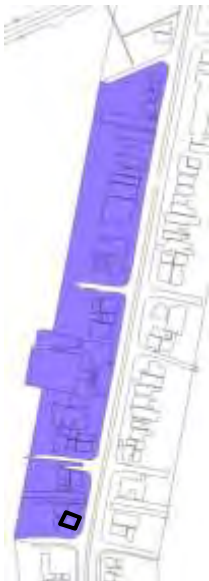


6	Irama	<p>Unit bangunan yang ada di zona 2 memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan siluet bangunan keseluruhan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Namun irama background ini tidak konstan sebelum pengamat melewati Jembatan penyeberangan setelah Hotel Mercure Grand Mirama hingga tikungan Jl. Majapahit dimana bangunan-bangunan huniannya mulai dapat membentuk interval yang konstan. Bidang <i>middleground</i> secara keseluruhan zona didapat dari visual elemen pagar yang berupa pengulangan batang vertikal yang diletakkan diatas bagian podium pagar. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang lebih konsisten ditemukan pada penataan deretan pohon yang ditanam setiap jarak 9-10 meter di jalur pejalan kaki.</p>
		<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>Rumah Hunian no. 46</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Rumah Dinas Angkatan Laut</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p>Keterangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Background — Middleground — Foreground </div> </div>
7	Kontras	<p>Secara umum kontras yang ditemui pada zona 1 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih, abu-abu, coklat dan warna krim digunakan untuk dinding bangunan dan warna selain itu digunakan sebagai aksen. Kekontrasan bentuk dapat dilihat pada Rumah Hunian no. 46 yang</p>

		<p>hadir dengan bentuk tanpa sudut dimana massa bangunannya berupa bentuk lengkung dan kondisi sangat kontras dengan tampilan visual lingkungan sekitarnya. Sementara itu fasad bangunan kolonial PT. Agriconsult no. 98 memiliki kontras dengan elemen signage berupa <i>videotron</i> yang didirikan didepan muka bangunan. Hal ini menyebabkan dominasi fokus bangunan cenderung dikalahkan oleh <i>videotron</i> tersebut.</p>	
		<p>Rumah Hunian no. 46</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>PT. Agriconsult no. 98</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>


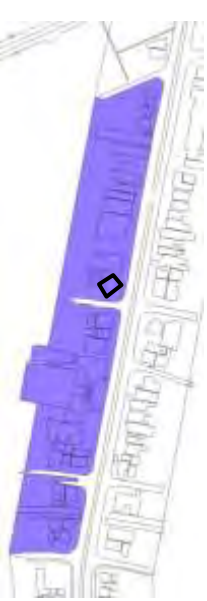


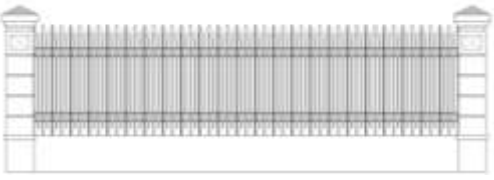
5. 	 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
6. 	<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
7. 	<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 2</p>
8. 	<p>Keterangan:</p> 


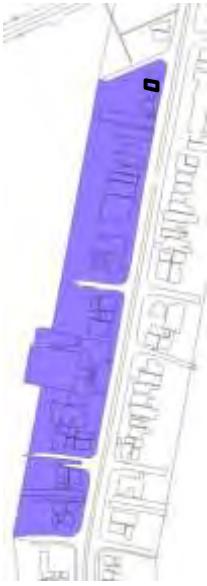


Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 2, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa PT Agriconsult, Sayap Utara RS Darmo, Bank Commonwealth, dan Bangunan Hunian no. 48. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.18 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 2
(Dokumentasi Penulis, 2016)

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 5 dari 22</p></div>
 <p>Foto (Sumber: Google Street View, Okt 2014)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 98, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Kantor PT. Agriconsult International</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Balkon, Kolom, Kanopi, Podium, Pagar Teras, Detil Sosoran</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan yang ada di tikungan Jl. Bengawan dan Jl. Raya Darmo ini bisa ditelusur keasliannya hingga tahun 1947 seperti yang ditampilkan pada Gambar 4.2 sub-bab sebelumnya. Sebagai bangunan peninggalan kolonial terdapat kekhasan tampilan fasad bangunan seperti detil ornamen pada balkon, kolom, kanopi diatas jendela, podium lantai dasar, pagar teras hingga detil sosoran atap. Dengan demikian terdapat dua nilai signifikansi utama bangunan ini, yaitu nilai estetika yang ditampilkan fasadnya, dan nilai historis sebagai salah satu bangunan pertama pada pengembangan permukiman kawasan Darmo walaupun taman belakangnya telah berubah menjadi persil bangunan modern. Lahan bangunan ini juga dilengkapi dengan infill building di bagian samping yang tampilannya masih menghormati bangunan utama. Namun bagian yang menghadap jalan Darmo ditutupi oleh videotron yang menutupi dinding bangunan dan hanya elemen atap.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 		<p>Pagar bangunan yang digunakan hanya setinggi 1,5 meter dan walaupun sisi dalamnya ditanami oleh vegetasi perdu ketinggian tanamannya tidak menghalangi pejalan kaki untuk menikmati keseluruhan fasad bangunan ini.</p>

		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 6 dari 22</p></div>
Keyplan	Site Plan	
		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 90, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Sayap Utara Rumah Sakit Darmo</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: Golongan A</p>
Foto (Sumber: Google Street View, Okt 2014)		<p>Aspek Referensi</p> <p>Kanopi, Ventilasi, Jendela, Pintu, Balkon</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Sebagai bangunan yang memiliki pernanan sejarah baik pada masa penjajahan Jepang dan Sekutu, bangunan Rumah Sakit Darmo memiliki nilai signifikansi sejarah yang besar. Dan sebagai penyanggah Cagar Budaya golongan A, nilai estetika bangunan juga ditampilkan oleh komponen-komponen fasadnya. Ciri langgam kolonial seperti penggunaan detil kanopi pada setiap tingkat lantai, detil ventilasi udara diantara kanopi, desain jendela, pintu serta desain balkon yang estetik dapat dijadikan referensi dalam pengembangan lingkungan Darmo yang menghormati usaha konservasi. Walaupun siluet bangunan utama RS Darmo dinilai lebih <i>iconic</i>, tampilan detil dan fasad bangunan sayap utara rumah sakit inilah yang juga pantas untuk diapresiasi lebih lanjut.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 		<p>Elemen pagar Rumah Sakit Darmo berupa tatanan bilah vertikal yang menggantung diatas podium pagar. Bilah-bilah tersersebut setinggi 1,8 meter dan diberi warna sesuai latar belakangnya, putih meniru dinding bangunan dan hijau tua meniru elemen <i>softscape</i> yang ada. Dengan desain demikian, tingkat transparansinya mendukung ilusi bahwa bilah yang dilihat tidak serapat aslinya.</p>

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 293 1230 383">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <hr/> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <hr/> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <hr/> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 7 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 84, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Bank Commonwealth</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <hr/> <p>Aspek Referensi Bentukan Atap, Skala Jendela dan Pintu</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan yang berada di lahan pojok ini merupakan salah satu bangunan hunian kolonial yang tetap mempertahankan visualnya walau mengalami perubahan fungsi bangunan. Sejak tahun 1947-an bangunan yang berorientasi diagonal terhadap jalan Darmo ini memiliki bentukan atap perisai yang khas, desain tersebut mewujudkan nilai signifikansi saintifik dimana pada bangunan kolonial sosoran atap disangga oleh konsol sejauh 1,5 meter tanpa ada kolom balkon seperti bangunan lain pada umumnya. Walau fasad bangunan tidak diperkaya detil yang estetik, dimensi dan skala komponen jendela dan pintu dapat ditiru untuk menghasilkan proporsi yang harmonis antar bangunan di koridor Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Pagar pembatas Bank Commonwealth sebagai dijajari oleh tanaman sehingga pagar setinggi 1,8 meter ini menjadi masif dan menghalangi visual fasad. Namun pada beberapa bagian tidak ditanami vegetasi sehingga tingkat transparansinya tinggi. Adanya bagian bilah yang tajam di bagian atas menggandakan fungsi pagar sebagai pengaman selain hanya sebagai fungsi pembatas lahan.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1059 264 1155 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 8 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 48, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Rumah Hunian</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Bentuk Atap, Ventilasi, Jendela, Pintu, Kanopi</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Rumah hunian ini memiliki tatanan fasad bangunan yang sejenis dengan bangunan hunian di zona lainnya. Keaslian bangunan serta nilai signifikansi estetika berdasarkan aspek keharmonisan lingkungan memungkinkan bangunan ini untuk menjadi referensi dalam skala koridor kota. Siluet dari bentukan atap merupakan peninggalan dan tipologi utama bagi bangunan berskala sejenis di zona 1 maupun 2. Demikian juga dengan penggunaan ventilasi yang ada di atas kanopi maupun jendela dengan orientasi vertikal merupakan elemen yang umum dijumpai pada bangunan peninggalan kolonial Belanda. Apabila dibandingkan dengan bangunan hunian no.50 di sebelahnya yang memiliki fasad kembar, rumah no. 48 ini masih mempertahankan elemen jendela, pintu, dan kanopinya.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Tingkat transparansi pagar bangunan hunian ini memungkinkan untuk melihat keseluruhan elemen fasad bangunan karena bilah setinggi 1,8 meter disusun selang-seling diatas podium pagar.</p>	

4.7. Analisa Kualitas Visual Zona 3



Gambar 4.19 Serial Views Zona 3
(Olahan Penulis, 2016)



Lingkungan pejalan kaki pada zona 3 memiliki kondisi perkerasan jalur pejalan kaki yang berkesinambungan dengan zona sebelumnya dan saat dilakukan observasi dalam keadaan baik. Kerusakan perkerasan memiliki sebab yang umum yaitu vegetasi pohon yang ditanam di tengah jalur yang bermaterial tegel tidak seluruhnya dilengkapi kisi batang pohon (*tree grates*) sehingga banyak tegel ditemukan dalam keadaan rusak akibat pergerakan akar pohon. Pada zona 3 ini jalur pejalan kaki tidak dilengkapi dengan lajur khusus bagi penyandang tuna netra walaupun lebar jalur yang ada telah memadai dengan dimensi 3 meter. Untuk volume dan arus kendaraan yang melintasi koridor zona 3 lebih konstan daripada zona sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh adanya suplai arus lalu lintas dari Jl. Dr. Soetomo maupun Jl. Cokroaminoto. Lampu lalu lintas tikungan Jl. Kartini juga meningkatkan kepadatan lalu lintas zona ini. Skala bangunan yang ditemukan pada zona 3 didominasi oleh bangunan 1 hingga 2 lantai sehingga







hanya ditemui perbedaan skala bangunan pada Gedung Wismilak dan Kantor Asuransi Jasindo yang berjumlah 4 lantai.






Pada tahap observasi ditemukan 1 pejalan kaki yang mengarah ke selatan, 2 lainnya mengarah ke utara dan 1 petugas kebersihan yang menyapu jalur pejalan kaki. Karena kondisi minim pejalan kaki inilah yang menyebabkan 1 pengendara motor berani parkir di jalur pedestrian way dan menunggu diatas motor, serta 2 pengendara motor yang menggunakan jalur ini untuk melawan arus lalu lintas jalan Darmo. Lebar jalan raya Darmo berdimensi 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan $\frac{1}{2}$ lajur untuk pengguna sepeda. Baik di depan halte Darmo Niaga maupun halte Darmo KF tidak ada tambahan jalur untuk transit kendaraan umum. Elemen vegetasi berupa deretan pohon yang ditanam di tengah jalur pejalan kaki setiap 3 meter telah menyediakan teduhan yang memadai bagi pejalan kaki namun tidak menghalangi visual bangunan karena memiliki jarak 1,5 hingga 2 meter dari pagar bangunan.



Tabel 4.5 Analisa Walkthrough Zona 3

No	Hasil Analisa Koridor Berdasarkan Aspek Pejalan Kaki
1	<p data-bbox="368 347 539 376"><i>Imageability</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="421 383 1369 667">○ Pada zona 3 yang memiliki <i>node</i> hasil pertemuan tikungan jalan raya Darmo dan jalan dr. Soetomo menghasilkan kualitas imajibilitas yang tinggi bagi pejalan kaki, terutama jika bangunan di <i>node</i> tersebut memiliki skala yang mendominasi visual lingkungan keseluruhan dan memiliki karakter estetika tertentu. Kondisi ini yang ditemukan pada Gedung Wismilak sehingga bangunan ini memiliki potensi untuk mudah diingat, dan mudah dikenali. <div data-bbox="443 701 1295 936">  </div> <li data-bbox="421 981 1369 1137">○ Hal yang hampir serupa juga ditemukan pada <i>node</i> tikungan jalan Pandegiling, dimana skala dan ruang kosong yang dimiliki oleh Bangunan Apotek Kimia Farma turut membentuk visual yang ada di perempatan jalan tersebut. <div data-bbox="469 1171 1272 1406">  </div> <li data-bbox="421 1451 1369 1653">○ Hal yang berbeda terjadi pada bangunan Restoran Carl's Jr yang telah merubah total bangunan hunian menjadi tipologi restoran modern dan visual yang dihasilkan menjadi kontras dengan lingkungan sekitarnya namun justru menjadi menarik perhatian dan menjadikannya memiliki nilai imajibilitas untuk zona 3. <div data-bbox="373 1686 1355 1910">  </div>

2	<p data-bbox="300 271 432 300"><i>Enclosure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="347 309 1295 972">○ Kualitas meruang yang dibentuk oleh batas visual di zona 3 berasal dari perimeter lingkungan pejalan kaki, dimana elemen vertikal seperti pagar pembatas bangunan maupun deretan pepohonan akan membentuk ruang visual tersendiri. Secara umum lingkungan pejalan kaki memiliki dua <i>enclosure</i> tersendiri: dari pagar bangunan hingga deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki (d:h dari 1:1 hingga 1: 2 tergantung dari ketinggian pagar), dan dari deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo (d:h mencapai 1:1). Jika „ruang“ yang dibentuk dari deretan pohon hingga median jalan cenderung menerus/konstan, elemen pagar bangunan merupakan komponen perimeter yang dinamis sehingga pejalan kaki yang melintasi zona ini akan merasakan perubahan-perubahan lingkup ruang, dimana terkadang lingkungan pejalan kaki terasa menyatu dengan lahan bangunan karena minim pagar, dan disaat lain terasa terisolasi terhadap lahan bangunan yang dilewati akibat adanya dinding pembatas masif. <div data-bbox="363 1003 1225 1232">  </div>
3	<p data-bbox="300 1245 472 1274"><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="347 1283 1295 1570">○ Bangunan tinggi seperti Gedung Wismilak telah berusaha untuk mengintegrasikan visualnya bagi skala manusia, hal ini diwujudkan dengan adanya kemunduran menara dari pusat tikungan, serta dengan adanya perlakuan khusus bagi fasad lantai dasarnya seperti dengan penambahan kanopi. Bangunan lainnya juga banyak memanfaatkan kemunduran bangunan untuk “melunakkan” skala besar bangunan untuk lingkup visual manusia. <div data-bbox="488 1601 1098 1798">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="347 1839 1295 1998">○ Tata informasi yang ada di zona 3 memiliki dimensi yang memadai bagi skala manusia yang berjalan kaki. Dimensi yang lebih besar dan ditujukan bagi pengendara kendaraan ditemukan pada reklame-reklame yang dipasang tinggi dari permukaan jalan. <i>Street furniture</i>

	<p>yang dipasang di jalur pejalan kaki juga membantu mendefinisikan skala manusia walaupun tingkat interaksinya terhadap pejalan kaki masih rendah (tidak banyak kecenderungan pejalan kaki yang memanfaatkan tempat sampah daripada bangku untuk beristirahat)</p>
	<div>   </div> <div> <p>Skala Pejalan Kaki</p> <p>Skala Pengendara Kendaraan</p> </div>
4	<p><i>Transparency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Bagi seluruh bangunan komersial, tingkat transparansi yang dimiliki tinggi karena elemen pagar tidak menghalangi pejalan kaki untuk mengetahui visual dan aktivitas di dalam masing-masing lahan komersial. Namun bagi beberapa bangunan hunian memiliki penghalang visual yang masif sehingga pejalan kaki hanya bisa melihat visual berupa siluet bangunan dan tidak dapat memperkirakan aktivitas dibaliknya. <div>   </div> <div> <p>Transparansi 0%</p> </div> <div>   </div> <div> <p>Transparansi 100%</p> </div>
5	<p><i>Complexity</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Zona 3 memiliki tingkat keragaman visual yang dibentuk oleh gaya bangunan yang ada di perimeter jalan. Bangunan hunian pada zona ini terdiri dari bentukan yang berbeda, sementara itu bangunan komersial memiliki tampilan visual yang berbeda berdasarkan fungsi utamanya. Variasi lainnya dihadirkan dengan adanya percampuran antara bangunan lama yang merupakan peninggalan kolonial dengan bangunan infill yang meniru bangunan lama maupun bangunan modern yang benar-benar baru. Terdapat juga bangunan didirikan diatas saluran air kota yang menambah variasi ini.

	  <p>Variasi bangunan <i>infill</i> yang sejenis Variasi Bangunan di atas saluran air kota</p>
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsistensi dan kesinambungan visual tidak banyak ditemukan pada fasad bangunan kecuali dengan penggunaan bentuk atap senada maupun pengulangan pola pagar bangunan. Terdapat juga kelompok kecil (<i>cluster</i>) bangunan yang memiliki kesamaan ketinggian bangunan namun hanya sebatas 2-3 bangunan sebelum <i>skyline</i> membentuk ketinggian berbeda.  <ul style="list-style-type: none"> ○ Tata visual di zona 3 lebih banyak dibentuk oleh lingkungan pejalan kaki, dimana elemen seperti material jalur pejalan kaki, dan elemen vegetasi jalan hadir secara konstan. 
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat berbagai elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi pada zona 3. Diantaranya adalah halte kendaraan umum yang dilengkapi dengan penanda nama lokasi, maupun penanda lainnya yang membantu menunjukkan identitas area tertentu seperti yang terdapat di pagar saluran air kota. 

8	<p><i>Linkage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 3 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jajaran pohon di median jalan menghubungkan 2 sisi jalan raya Darmo. Sementara itu jalur sepeda menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian jalur penyeberangan pejalan kaki dan sepeda mampu menghubungkan antar wilayah jalan yang berbeda. <div data-bbox="411 627 817 853">  </div> <div data-bbox="922 627 1327 853">  </div>
---	--



Gambar 4.20 Citra Koridor Pada Zona 3
(Olahan Penulis, 2016)

Zona 3 sepanjang koridornya didominasi oleh bangunan perdagangan dan jasa dengan jumlah lantai 1 hingga 4 lantai. Kecuali bangunan restoran Carl's Jr dan bangunan komunitas anti narkoba, elemen atap perisai dan pelana dimiliki oleh keseluruhan bangunan. Hal ini menyebabkan kesinambungan siluet bangunan-bangunan komersial karena bentukan dan kemiringan atapnya. Persil lahan yang berada di bagian utara persimpangan tikungan Jl. Dr. Soetomo memiliki kemunduran bangunan yang lebih besar bagi bangunan komersialnya, dengan jarak muka bangunan sebesar 10-15 meter ke tepian lahan. Dengan demikian lingkup pandang ke bangunan komersial 1-2 lantai dapat dinikmati dengan baik oleh pengguna jalan. Keunikan visual atap ditemukan pada bangunan Hunian no. 42-44 yang dilengkapi dengan komponen dormer, dan keunikan bentuk jendela dimiliki oleh Gedung Wismilak.





Gambar 4.21 Karakteristik Bangunan Pada Zona 3
(Dokumentasi Penulis, 2016)


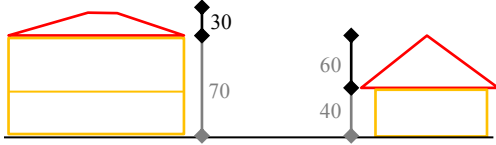





Pada zona 3 ini terdapat bangunan komunitas anti narkoba yang didirikan tepat diatas saluran air kota sehingga untuk mencapai bangunannya memerlukan jembatan dari tepi jalan raya Darmo. Untuk menyamakan kondisi tersebut pemerintah kota membangun struktur rangka bidang yang dijadikan pembatas visual estetik, hal ini sekaligus menjadi pengaman tepian saluran air kota. Sebagian besar bangunan komersial zona 3 tidak menggunakan elemen pagar untuk meningkatkan aksesibilitas bangunnannya, atau menggunakan pagar rendah / tidak masif untuk mencapai transparansi bangunan yang tinggi. Sementara itu



bangunan hunian masih menggunakan pagar pembatas yang tinggi dan masif di penggal utara zona 3, dan menggunakan pagar berukuran rendah di penggal selatan karena bangunan hunian di area ini telah terdaftar sebagai bangunan hunian cagar budaya (bangunan hunian no. 42-44).


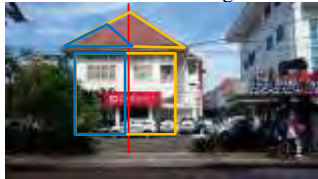



Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.15, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 3 telah memiliki nilai umum berupa:



Tabel 4.6 Analisa Koridor pada Zona 3





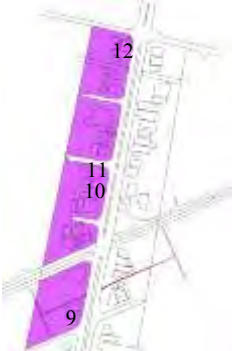

No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota	
1	Kesatuan	<p>Nilai kesatuan bangunan yang kurang memadai dapat ditemukan pada Bangunan Bank Bukopin yang dalam 1 persil lahan terdapat dua jenis fasad bangunan berbeda: fasad yang menutupi bangunan kolonial dan menyisakan siluet atap saja, dan desain fasad baru yang menerapkan gaya bangunan klasik. Sementara itu Bangunan Bank CIMB Niaga terdiri dari massa bangunan utama dan bangunan <i>infill</i> yang mana keduanya memiliki nilai kesatuan karena bentukan serta kemiringan atap, dan adanya elemen sosoran atap yang sekaligus menjadi kanopi bangunan. Hal lainnya yang dapat menjadi pemersatu visual bangunan adalah komponen jendela/lubang ventilasi yang ada di antara listplank atap dan kanopi jendela. Elemen ini banyak diterapkan pada bangunan di zona 3.</p>	
			
2	Proporsi	<p>Bangunan komersial pada zona 3 ini memiliki karakteristik umum berupa proporsi atap bangunan yang lebih kecil daripada badan bangunannya. Hal ini berlaku pada bangunan komersial 2 dan 4 lantai, dimana kemiringan atap yang digunakan mempengaruhi ketinggian dan besaran atap. Secara umum perbandingan antara atap dengan</p>	

		<p>badan bangunan komersial 2-4 lantai adalah 30:70 hingga 25:75. Sementara itu bagi bangunan hunian 1 lantai proporsi antara “kepala” bangunan dengan “badan” bangunan memiliki perbandingan sebesar 60:40. Hal ini ditemukan juga pada bangunan-bangunan komersial 1 lantai di zona 3</p>			
		<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;"> <p>Apotek Kimia Farma</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Eks Kantor Nasdem</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> </div>			
3	Skala	<p>Kecuali pada bangunan >2 lantai, skala yang dihasilkan oleh tiap bangunan cenderung hadir dengan orientasi horisontal dimana siluet bangunannya melebar mengikuti luas lahannya. Dengan demikian skala keseluruhan bangunan masih dapat dinikmati dalam lingkup pandang manusia yang melewati koridor ini. Elemen lainnya yang membantu terbentuknya skala manusia adalah adanya bidang kanopi di setiap pintu/ jendela lantai dasar sehingga terdapat persepsi penyesuaian ketinggian bagian bangunan kolonial dengan ketinggian manusia. Hal yang sama dibentuk juga oleh dimensi jendela dan pintu yang ada di lantai dasar bangunan, baik bangunan hunian maupun bangunan komersial.</p>			
		<p>Rumah Hunian no. 44</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Rumah Hunian no. 42</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Gedung Wismilak</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bangunan Asuransi Jasindo</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>

4	Harmoni	<p>Bagi bangunan <i>infill</i>, hal yang utama adalah keharmonisan bangunan terhadap bangunan utama. Kondisi yang seperti ini telah dilakukan pada Gedung Wismilak maupun Bank CIMB Niaga dimana fasad bangunannya memiliki kesesuaian visual terhadap bangunan di sekitarnya. Sedangkan nilai harmoni secara keseluruhan zona didapat dari penggunaan bentukan, material dan warna elemen atap bangunan yang senada sehingga kumpulan berbagai atap pelana, perisai dan gabungan keduanya membentuk skyline di zona 3. Namun nilai tersebut dikurangi oleh bentuk Bangunan Bank Bukopin yang menutupi atap pelananya dengan dinding parapet sepanjang bangunan sehingga mengurangi nilai harmonisasinya, hal yang sama juga ditemui pada restoran Carl's Jr karena lebih memilih bentukan massa bangunan modern.</p>	<div>Restoran Carl's Jr.</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div> <div>Gedung Wismilak</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>
5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 3 ini. Bangunan berskala besar seperti Gedung Wismilak, Apotek Kimia Farma, Eagle One Guest House, Bangunan komunitas anti narkoba dan Bangunan Hunian no. 44 memiliki simetri yang seimbang untuk bangunan utamanya. Sementara itu bangunan utama Bank CIMB Niaga memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya 2 atap perisai yang skala dan posisinya tidak jauh berbeda sehingga dihasilkan keseimbangan berdasarkan sumbu vertikal. Bangunan-bangunan lainnya cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu, adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan elemen signage bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.</p>	

		Keseimbangan Simetri	Keseimbangan Asimetri	Tidak Seimbang
		<p>Eagle One Guest House</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank CIMB Niaga</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Gedung Asuransi Jasindo</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
6	Irama	<p>Unit bangunan yang ada di zona 3 memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan atap dari tiap bangunan yang memiliki jarak dari tepian persil lahan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Selain itu komponen kolom dan jendela bangunan juga turut membentuk irama bagi bidang <i>background</i>. Pada zona 3 irama <i>middleground</i> tidak secara konsisten ditemukan karena sebagian bangunan komersial tidak memiliki elemen pagar. Secara umum irama <i>middleground</i> akan dihasilkan oleh interval dan dimensi bilah vertikal yang menjadi desain umum elemen pagar di zona 3 ini. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang lebih konsisten ditemukan pada penataan deretan pohon yang ditanam setiap jarak 9-10 meter di jalur pejalan kaki.</p>		
		<p>Rumah Hunian no. 44</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank CIMB Niaga</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Keterangan:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Background — Middleground — Foreground






7	Kontras	<p>Secara umum kontras yang ditemui pada zona 3 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih atau warna krim digunakan untuk dinding bangunan peninggalan kolonial dan warna selain itu digunakan sebagai aksen. Pada bangunan Restoran Carl's Jr memiliki kekontrasan warna dengan menghadirkan warna hitam dengan aksen merah yang menjadikannya menonjol secara visual dalam skala lingkungan. Permainan kontras antara elemen horisontal dan vertikal sering dibentuk oleh adanya kanopi/listplank yang melintang horisontal dibandingkan dengan orientasi atap/ jendela/ pagar. Contoh kondisi ini dapat ditemukan pada bangunan Apotek Kimia Farma.</p>
		<div data-bbox="546 671 1285 900" data-label="Image"> <p data-bbox="837 676 994 695">Restoran Carl's Jr.</p>  <p data-bbox="752 874 1077 893">(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div data-bbox="1285 671 2018 900" data-label="Image"> <p data-bbox="1565 676 1744 695">Apotek Kimia Farma</p>  <p data-bbox="1491 874 1816 893">(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div>





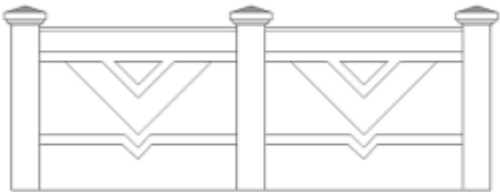
9.		 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
10.		<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p>
		<p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
		<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 3</p>
11.		<p>Keterangan:</p> 
12.		





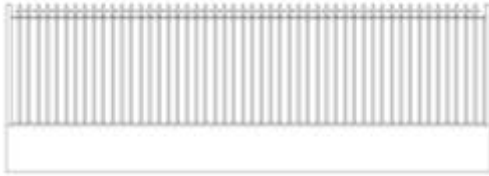
Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 3, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa Bangunan Hunian no. 44, Bank CIMB Niaga, Bangunan Asuransi Jasindo, dan Apotek Kimia Farma. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.22 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 3
(Dokumentasi Penulis, 2016)

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 264 1230 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 9 dari 22</p>
<div data-bbox="316 987 976 1285">  </div> <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 44, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Rumah Hunian</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Dormer, Gevel, Konsol Atap, Jendela Patri, Pintu, Podium</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Rumah hunian di penggal selatan zona 3 ini memiliki kekayaan ornamen fasad yang mencerminkan keaslian bangunan peninggalan kolonial Belanda. Elemen dekorasi ditemukan pada dormer atap, detil bidang gevel kembar, detil konsol atap, jendela patri diantara listplank dan kanopi, pintu yang menyatu dengan jendela ventilasi, serta adanya podium lantai dasar. Hal-hal ini yang meningkatkan nilai signifikansi estetika bagi bangunan ini sehingga ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya oleh pemerintah kota. Bentuk fasad kembar dan simetri juga menjadi karakter satu-satunya yang tidak ditemukan pada hunian lain di sepanjang koridor Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Pagar yang membatasi bangunan ini berupa struktur rangka yang ditumbuhi tanaman rambat hingga mencapai ketinggian 1,8m. Tingkat kerapatan tanaman tersebut cukup tinggi sehingga mengurangi transparansi bangunan, apalagi dengan adanya deretan vegetasi tanaman di balik pagar.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1056 264 1152 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 10 dari 12</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 26, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Bank CIMB Niaga</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Jendela, Pintu, Ventilasi, Balkon</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan 2 lantai ini memiliki perpaudan orientasi horisontal-vertikal yang dibentuk dari komponen fasad bangunannya. Sebagai bangunan bank, hanya elemen penanda bangunan yang membantu identifikasi fungsinya, selain hal tersebut bangunan ini masih menjaga keaslian komponen jendela, pintu, detil ventilasi dan masih menghasilkan visual bangunan hunian peninggalan kolonial Belanda apabila tidak ada elemen <i>signage</i>. Keaslian komponen-komponen ini menghasilkan nilai signifikansi estetika bangunan yang tidak banyak merubah fasad untuk kebutuhan aktivitas bank dimana kebutuhan tersebut dipenuhi dengan adanya <i>infill building</i> yang tersembunyi di belakang bangunan utama.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Bank Niaga yang telah memiliki sistem pengamanan khusus menyebabkan elemen pagar bangunannya hanya sebagai pembatas fisik lahan dan pembatas visual dengan desain pagar serendah 0,8 meter dan area vegetasi didepannya. Pembatas aksesnya hanya berupa untai rantai untuk mencegah kendaraan melintasi persil lahan.</p>	

		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 11 dari 22</p></div>
<p>Keyplan</p>	<p>Site Plan</p>	
		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 24, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Kantor Asuransi Jasindo</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p>
<p>Foto (Sumber: Google Street View, Okt 2014)</p>		<p>Aspek Referensi Bentukan Atap, Kolom, Podium, Balkon</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan komersial kantor ini memiliki komponen-komponen fasad yang telah mengikuti kesinambungan lingkungan sekitarnya. Dengan skala 4 lantai, bangunan kantor ini memiliki siluet seperti bangunan kanan-kirinya berkat penggunaan atap perisai dan dengan kekayaan komponen fasad seperti detil kolom, podium serta elemen balkon. Signifikansi estetika yang telah dimiliki perlu untuk diapresiasi karena turut mendukung terbentuknya harmonisasi lingkungan konservasi.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 		<p>Pagar bangunan kantor ini tergolong tinggi dengan ukuran 2 meter dan desainnya berupa dinding masif yang menjadikan tingkat transparansinya rendah. Walaupun ketinggian ini proporsi dengan ketinggian bangunan, pengamat akan kesulitan untuk melihat visual lantai dasar bangunan.</p>

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1061 266 1157 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 12 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 2-4, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Apotek Kimia Farma</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Bentuk Atap, Ventilasi, Balkon, Jendela</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan cagar budaya ini sejak masa kolonial Belanda telah berfungsi sebagai <i>Rathkamp & Co Apothekers</i> dan dikenal secara lokal sebagai <i>Darmo Aphoteek</i>. Kondisi pada tahun 2016 hanya memiliki perbedaan dihilangkannya podium lantai dasar dan berubahnya elemen <i>fascia</i> pada kanopi utama bangunan. Selebihnya komponen bangunan ini masih menjaga keasliannya, bahkan tetap memiliki identitas <i>signage</i> yang asli walaupun dicat putih untuk berbaur dengan latar belakang dindingnya. Dengan nilai signifikansi sejarah dan estetika tersebut bangunan ini dapat dijadikan referensi dalam penataan lingkungan Darmo yang harmonis.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Elemen pembatas bangunan tidak ditemukan pada muka bangunan utama, namun berada di area samping lahan. Pagar berupa bilah vertikal setinggi 1,8 meter yang berada diatas podium pagar sehingga menciptakan transparansi yang tinggi bagi pejalan kaki.</p>	

4.8. Analisa Kualitas Visual Zona 4






Gambar 4.23 Serial Views Zona 4
(Olahan Penulis, 2016)




Observasi yang dilakukan pada zona 4 menunjukkan kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia memiliki desain yang konsisten dan sejenis dengan zona-zona lainnya. Kondisi yang ada tergolong baik karena material yang dipilih tidak mudah licin, dilengkapi dengan jalur bagi tuna netra dan terdapat pola-pola dekoratif. Patut diperhatikan bahwa jalur penuntun tuna netra terputus di beberapa lokasi dan rute yang tersedia tidak lurus sejajar jalan namun berkelok-kelok saat ada lubang inspeksi saluran air (*manhole*). Kerusakan tegel lantai lebih sering ditemukan di dekat ramp, berkaitan dengan aktivitas lintasan kendaraan yang keluar masuk persil lahan di zona 5. Kerusakan juga ditemukan di sekitar pohon peneduh dimana kekuatan pergerakan akar menyebabkan pohon yang tidak dilengkapi kisi batang pohon (*tree grates*) lebih rentan mengalami kerusakan. Seperti zona 1, arus lalu lintas yang melintasi zona 4 volumenya banyak bergantung dari lampu lalu lintas di sisi utara sehingga tidak terjadi arus yang

konstan dan banyak mengalami penumpukan volume kendaraan di lampu lalu lintas menuju Jl. RA Kartini.




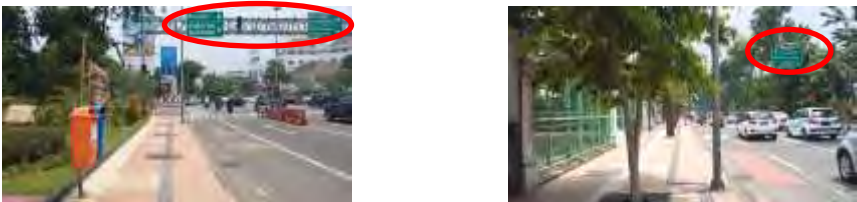
Pejalan kaki yang dijumpai pada saat observasi terdapat sebanyak 4 orang berjalan ke arah utara, 2 lainnya menuju ke selatan dan 1 petugas kebersihan yang menarik gerobak sampah. Sementara itu ditemukan juga 1 sepeda motor lawan arus menggunakan jalur pejalan kaki di zona ini. Lebar jalan raya Darmo sebesar 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan $\frac{1}{2}$ lajur lainnya sebagai jalur sepeda yang menerus dengan jalan aspal. Pohon yang ditanam sebagai peneduh jalur pejalan kaki memiliki interval sebesar 3-5 meter dan tidak secara konstan ditemui karena beberapa lokasi memerlukan ruang untuk akses kendaraan parkir di dalam persil lahan maupun saat di atas saluran air kota. Jarak deretan vegetasi ini dari tepi lahan adalah sebesar 1,5 meter di seluruh zona 4, kecuali di area Monumen Perjuangan Polri yang elemen vegetasinya hanya terdapat di dalam lahan monumen saja.

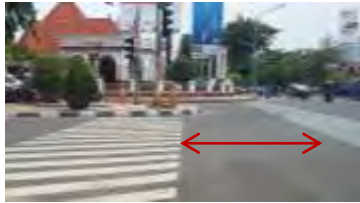

Tabel 4.7 Analisa Walkthrough Zona 4

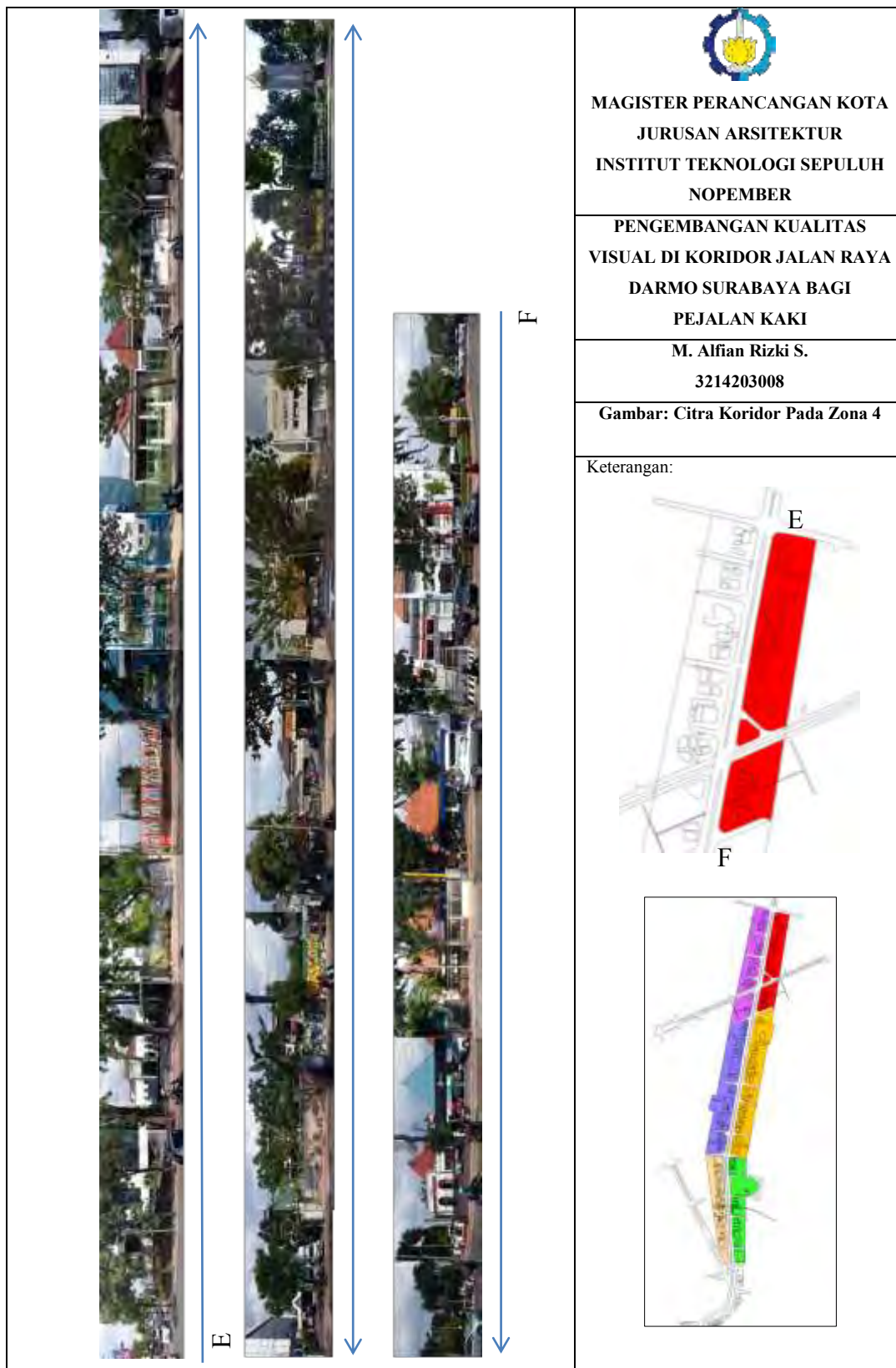
No	Hasil Analisa Koridor Berdasar Aspek Pejalan Kaki
1	<p data-bbox="368 349 536 383"><i>Imageability</i></p> <ul data-bbox="419 387 1378 667" style="list-style-type: none"> ○ Untuk zona 4 yang arah perjalanannya berawal dari utara terdapat transisi dalam pergantian wilayah CBD pusat kota menuju ke situs cagar budaya Darmo. Hal ini menyebabkan permulaan imajibilitas bagi pejalan kaki banyak ditemukan di <i>node</i> Jl. Polisi Istimewa dengan struktur Monumen Perjuangan Polri. Kehadiran monumen di area terbuka yang 3 sisinya dikelilingi jalan memaksimalkan visibilitas langsung terhadap objek. <div data-bbox="454 701 1284 898">  </div> <ul data-bbox="419 965 1378 1167" style="list-style-type: none"> ○ Struktur bangunan lain yang dapat membangkitkan imajibilitas juga berada di tikungan jalan, berada setelah Monumen Perjuangan Polisi. Sebagai bangunan pojok, Bank Jatim memiliki fasad tambahan yang bentukannya menjadi pelengkap kesatuan <i>street pictures</i> bersama Graha Wismilak karena menghadap ke nodes yang sama. <div data-bbox="515 1200 1222 1397">  </div>
2	<p data-bbox="368 1453 504 1487"><i>Enclosure</i></p> <ul data-bbox="419 1491 1378 1727" style="list-style-type: none"> ○ Bidang pembatas visual koridor bagi pejalan kaki dibentuk oleh perpaduan elemen pagar bangunan dan deretan pohon di jalur pejalan kaki dan pembatas visual juga mencapai ke deretan pohon di jalur pejalan kaki pada sisi seberangnya namun terputus di tengah akibat deretan vegetasi di median jalan berfungsi juga sebagai bidang <i>enclosure</i>. <div data-bbox="523 1794 1214 1980">  </div>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dalam lingkup lingkungan pejalan kaki <i>enclosure</i>nya dibentuk dari dua ruang enclosure tersendiri: mulai pagar bangunan hingga deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki / jalur tuna netra merupakan pembatas fisik (d:h dari 1:1 hingga 1:2 tergantung dari ketinggian pagar dan kehadiran batang pohon), dan dari deretan pohon / jalur tuna netra di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo merupakan pembatas maya (d:h mencapai 1:1). 
3	<p><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hanya sebagian kecil penanda yang ditemui pada zona 4 ditujukan bagi skala manusia dan kecepatan berjalan manusia. Elemen signage yang ada didominasi dimensi dan skala yang ditujukan untuk dapat dilihat oleh pengendara kendaraan dalam waktu singkat dan dari jarak yang jauh. Hal ini menyebabkan pengamat yang berjalan kaki kewalahan menerima dampak visual apabila dibandingkan dengan skala manusia. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>Skala pejalan kaki</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Skala pengendara kendaraan</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ketinggian pagar bangunan (terutama bangunan komersial) juga telah sesuai dengan posisi mata manusia untuk memandang bangunan karena memiliki ukuran tinggi 1,5-1,8 meter. Kecuali pada persil yang memiliki elevasi lebih tinggi daripada permukaan jalur pejalan kaki elemen pagar yang digunakan memiliki ketinggian hingga 2,5 meter. Lebar jalur pejalan kaki secara optimal adalah untuk 2 <i>pedestrian</i> di sisi pagar bangunan dan 1 <i>pedestrian</i> di sisi jalan raya.

	
4	<p><i>Transparency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bagi area di sekitar saluran air kota dilengkapi dengan bidang pagar dengan desain semi transparan yang memungkinkan pejalan kaki untuk mengamati kondisi saluran air tersebut. Sementara itu pada hampir seluruh bangunan komersial tingkat transparansinya tinggi karena elemen pagar tidak menghalangi pejalan kaki untuk mengetahui visual dan aktivitas di dalam masing-masing lahan komersial. Bahkan bagi beberapa bangunan hunian juga tidak mengutamakan faktor privasi sehingga pagarnya bisa memperlihatkan visual bangunan dan dapat memperkirakan aktivitas dibalikinya. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>Transparansi 80%</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Saluran Air Kota</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Transparansi 90%</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Bangunan hunian</p> </div> </div>
5	<p><i>Complexity</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sebagai zona yang berdekatan dengan CBD Tunjungan, ditemukan banyak variasi bentuk visual dan fungsi pada setiap persil lahan. Mulai dari penggunaan gaya bangunan, ketinggian keseluruhan, penggunaan atap dan siluet bangunan yang dibentuknya, hingga pada fungsi masing-masing persil lahan: fungsi hunian, fungsi perdagangan dan jasa, lahan yang tidak termanfaatkan, area saluran air kota, maupun tetenger kota dengan wujud monumen menara.

	 <p>Variasi bentukan dan fungsi pada zona 4</p>
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsistensi tatanan visual pada zona 4 lebih banyak dibentuk oleh lingkungan pejalan kaki, dimana elemen seperti jenis material, pola, warna jalur pejalan kaki, serta elemen vegetasi jalan yang hadir secara konstan. <div data-bbox="432 719 1150 918">  </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hanya sebagian kecil ditemukan bangunan-bangunan yang dapat ditangkap konsistensinya dari ketinggian bangunan dan adanya konsistensi penggunaan listplank sebagai elemen horisontal bangunan-bangunan. Kondisi ini hanya ditampilkan oleh 4 bangunan dengan tipologi sejenis di dekat <i>node</i> Jl. Polisi Istimewa, sedangkan pada area lain zona 4 tidak dapat ditangkap kesinambungan yang jelas. <div data-bbox="290 1279 1289 1417">  </div>
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat beberapa elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi dengan cara dijadikan sebagai titik referensi pada zona 4. Elemen tersebut adalah penanda arah dan nama lokasi, maupun penanda lainnya yang menunjukkan posisi fasilitas ruang kota tertentu seperti adanya <i>zebra cross/pelican cross</i>. <div data-bbox="395 1800 1256 2000">  </div>

	
8	<p><i>Linkage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 4 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jalur sepeda dapat menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian jalur penyeberangan pejalan kaki dan sepeda mampu menghubungkan antar wilayah jalan yang berbeda. Demikian juga dengan berbagai struktur yang posisinya melintang menyeberangi jalan. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Linkage membujur</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Linkage melintang</i></p> </div> </div>



Gambar 4.24 Citra Koridor Pada Zona 4
(Olahan Penulis, 2016)




Pada zona 4 dapat dilihat bahwa tipologi bangunannya didominasi bangunan berlantai 1, sebagian besar masih menunjukkan massa bangunan peninggalan kolonial. Sementara itu bangunan-bangunan komersial cenderung banyak yang hadir dengan bentuk modern dan jumlah lantai hingga setinggi 6 lantai. Untuk bangunan 1 lantai hanya bangunan hunian yang mempertahankan komponen-komponen fasad kolonial, dimana bangunan yang dialihfungsikan sebagai perdagangan dan jasa banyak melakukan penambahan dan perubahan elemen bangunan yang tidak diserasikan dengan kondisi sekitarnya. Namun perbedaan-perbedaan tersebut masih diikat dengan kesamaan berupa penggunaan bentuk dan material atap yang sejenis sehingga skala bangunan-bangunan 1 lantai masih memiliki kesesuaian. Pengecualian bagi beberapa bangunan hunian modern yang hadir dengan ketinggian 2 lantai dan tipologinya tidak dapat disesuaikan dengan bangunan lainnya.


Bangunan komersial bertingkat hadir dengan tampilan modern dan terdiri dari satu massa bangunan dan tidak dilengkapi dengan komponen atap seperti yang ada di keseluruhan koridor Darmo. Namun kemunduran bangunan yang dimiliki oleh tipologi ini masih menghormati bangunan-bangunan 1 lantai. Elemen pembatas bangunan berupa pagar didominasi oleh bentukan dengan ketinggian rendah karena banyak ditemukan bangunan komersial pada zona 4 ini yang mengutamakan aspek aksesibilitas. Bagi bangunan hunian kolonial, pagar yang dimiliki memiliki ketinggian yang cukup namun tidak masif, hal yang sama juga ditemukan pada bangunan-bangunan komersial lainnya. Tipologi bangunan hunian modern lebih mengutamakan aspek privasi sehingga menghadirkan tembok pagar masif.





Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.19, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 4 telah memiliki nilai umum berupa:




Tabel 4.4 Analisa Koridor pada Zona 4

No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota	
1	Kesatuan	Bagi bangunan kolonial maupun bangunan 1 lantai di zona 4 terdapat kesamaan berupa adanya pembatas antara elemen atap dengan elemen fasad bangunan secara keseluruhan. Penghubung antara “kepala” bangunan dan “badan” bangunan ini diwujudkan dalam bentuk pembatas horisontal yaitu listplank, dan elemen sosoran teras. Ketebalan komponen ini mempertimbangkan juga terhadap fungsi bangunan, dimana fungsi komersial akan memanfaatkannya sebagai bagian dari <i>fascia</i> . Bagi bangunan >3 lantai yang tidak memiliki atap, kesatuan dihadirkan dengan keseluruhan fisik berupa 1 massa bangunan saja.	
		Dengan elemen listplank	Tanpa elemen listplank
		<p>Eks New Pacifik Salon no. 9</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> <p>Bank Mandiri</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Biro Perjalanan Wisata Pasopati</p>  <p>(Sumber: http://www.pasopati-travel.com)</p> <p>Bank BCA</p>  <p>(Sumber: https://www.panoramio.com)</p>
2	Proporsi	Bagi sebagian bangunan yang ada di zona 4, elemen-elemen fasad bangunan yang mendominasi komposisi secara keseluruhan adalah perbandingan komponen atap bangunan yang kemiringan atapnya turut mempengaruhi besaran atap, total ketinggian bangunan dan pada akhirnya mempengaruhi proporsi antara “kepala” bangunan	

		<p>dengan “badan” bangunan. Bagi bangunan 1 lantai perbandingan antara atap bangunan terhadap dinding bangunan adalah sebesar 60:40. Hal ini ditemukan pada bangunan-bangunan peninggalan kolonial Belanda. Bagi bangunan 2 lantai perbandingan yang ditemukan adalah 30:70. Sementara bangunan beringkat >3 lantai yang tidak memiliki komponen atap hanya de Darmo Resto yang menunjukkan perbandingan “badan” : “kaki” bangunan sebesar 70:30.</p>
		<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;"> <p>Rumah Hunian no 39</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Restoran McDonald's</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>de Darmo Resto</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> </div>
3	Skala	<p>Kecuali bangunan >3 lantai yang memiliki skala bangunan dengan orientasi vertikal, bangunan-bangunan lainnya yang ada di zona 4 memiliki orientasi yang berimbang antara verital dengan horisontal. Hal ini didukung dengan jumlah lantai bangunan yang mayoritas hanya sebesar 1 lantai. Kondisi ini terbentuk dari perpaduan kemiringan atap yang mendominasi proporsi keseluruhan dan disandingkan dengan badan bangunan yang berorientasi horisontal sehingga mampu membantu menggiring skala bangunan dan ruang kota ke dalam skala manusia. Penggunaan desain komponen pintu dan jendela bangunan di lantai dasar juga membantu hubungan skala manusia ini.</p>

		<p>Satoria Group</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Eks New Pacifik Salon no. 9</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank Jatim</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>3 Store</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
4	Harmoni	<p>Aspek ini berkaitan dengan tatanan proporsi yang dimiliki oleh fasad bangunan, sehingga pada zona 4 dapat ditemukan kesamaan komponen atap dan listplank bangunan yang dapat membantu mengikat keseluruhan komponen pada zona. Harmoni juga ditampilkan oleh bangunan baru yang tampilannya berusaha menyesuaikan diri dengan karakter lingkungan yang telah hadir lebih dulu. Hal ini ditemukan pada bangunan restoran McDonald's dengan tatanan fasadnya, walaupun terdapat komponen parapet melengkung yang menjadi listplank justru mengurangi harmoninya. Hal berikutnya adalah penambahan struktur pada bangunan kolonial seperti elemen <i>arcade</i> pojok yang ada pada bangunan Bank Jatim dengan bentukan lengkungan-lengkungan yang sesuai dengan langgam kolonial.</p>			
		<p>Restoran McDonald's</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> <p>→ Parapet lengkung, elemen tambahan yang mengurangi nilai harmoni keseluruhan bangunan</p>		<p>Bank Jatim</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> <p>→ Struktur <i>arch-arcade</i> membantu kesesuaian bentuk terhadap lingkungan kolonial</p>	





5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 4 ini. Bangunan berskala besar seperti Bank BCA, Restoran McDonald's maupun bangunan 1 lantai seperti 3 Store memiliki simetri yang seimbang mengikuti sumbu vertikal untuk bangunan utamanya. Sementara itu bangunan Eks New Pacifik Salon memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya 2 poros untuk bangunan asli yang mengikuti sumbu atap perisai yang skala dan posisinya tidak diteruskan kepada pedimen kanopi teras yang justru memiliki sumbu yang tidak sejajar dengan atap utama. Bangunan-bangunan lainnya cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu, adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan elemen signage bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.</p>		
		Keseimbangan Simetri	Keseimbangan Asimetri	Tidak Seimbang
		<p>3 Store</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Eks New Pacifik Salon no. 9</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank Mandiri</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
6	Irama	<p>Unit bangunan yang ada di zona 4 memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan atap dari tiap bangunan yang memiliki jarak dari tepian persil lahan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Namun terdapat kasus seperti perbedaan ketinggian bangunan maupun adanya lahan kosong di zona 4 yang mengurangi nilai</p>		
		<p>Rumah Hunian no 39</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>		

		<p>irama bidang <i>background</i>. Irama <i>middleground</i> secara keseluruhan zona didapat dari visual elemen pagar yang berupa pengulangan batang vertikal yang diletakkan diatas bagian podium pagar. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang lebih konsisten ditemukan pada penataan deretan pohon yang ditanam setiap jarak 4-6 meter di jalur pejalan kaki.</p>	<p>Keterangan:</p> <p>— <i>Background</i></p> <p>— <i>Middleground</i></p> <p>— <i>Foreground</i></p>	
7	Kontras	<p>Secara umum kontras yang ditemui pada zona 4 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih, warna abu-abu atau warna krim digunakan untuk dinding bangunan dan warna-warna yang lain digunakan sebagai aksen. Kontras dari tekstur bangunan ditemukan pada bangunan Satori Group dimana komponen fasadnya berupa selubung kaca transparan yang melingkupi bagian fasad bangunan yang masif. Kekontrasan yang lain dibentuk dari penggunaan material vegetasi sebagai bagian dari fasad bangunan, ditemukan pada Bank BTPN yang membentuk visual yang kontras dari lingkungan fisik sekitarnya namun membaur dengan lingkungan pejalan kaki terutama deretan pohon yang ada.</p>		
		<p>Bank BCA</p>  <p>(Sumber: https://www.panoramio.com) Keseluruhan fasad menggunakan material kaca</p>	<p>Satoria Group</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016) Elemen transparan membungkus elemen solid</p>	<p>Bank BTPN</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016) Fasad berupa elemen vegetasi</p>

<p>13.</p> 	 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
	<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p>
	<p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
	<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 4</p>
<p>14.</p>  <p>15.</p> 	<p>Keterangan:</p> 

Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 4, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa Kantor Axa Financial Centre, Bank Jatim, dan Bangunan Hunian no. 39. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.25 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 4
(Dokumentasi Penulis, 2016)

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1059 266 1155 356" data-label="Image"> </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 13 dari 22</p>
<div data-bbox="260 978 876 1258" data-label="Image">  </div> <p>Foto (Sumber: https://www.plasma-outdoor.com)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 32-38, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Kantor PT. Axa Financial Indonesia</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: B</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Dormer Atap, Detil Sosoran, Cornice Podium</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan pojok ini merupakan salah satu peninggalan dari kompleks bangunan-bangunan kolonial di jalan <i>Coenstraat</i>, berhadapan dengan perempatan Graha Wisnilak saat ini. Walau telah beralih fungsi, fasad yang dimiliki bangunan kantor 2 lantai ini masih mempertahankan berbagai ciri langgam kolonial. Ditemukan berbagai elemen dekorasi seperti dormer pada ujung atap, detil konsol pada sosoran atap, penggunaan atap sebagai kanopi lantai 1, permainan <i>cornice</i> sebagai pembatas podium bangunan, maupun desain kusen jendela dan pintunya. Hal-hal tersebut yang menghadirkan nilai signifikansi berupa nilai estetika bagi bangunan kantor ini.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Pagar yang digunakan untuk membatasi perimeter bangunan ini setinggi 1,8 meter, separuh bagian bawah berupa podium batu yang dilanjutkan dengan jalinan metal yang menjadikan pagar ini memiliki tingkat transparansi yang tinggi. Walau bukan bagian dari desain, bagian atas pagar diberikan tambahan kawat-kawat berduri untuk menghindari pagar dipanjat dari luar.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 266 1230 356">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 14 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 35, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Kantor Bank Jatim</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi <i>Infill, Signage, Kanopi Teras, Podium</i></p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan Bank Jatim bermula dari peninggalan bangunan hunian kolonial di persimpangan <i>Coenstraat</i> dan <i>Darmoboulevard</i>. Tipologi yang sejenis dapat dilihat pada bangunan lain yang sederet. Sebagai perlakuan khusus terhadap lahan pojok, terdapat struktur tambahan yang menjadi salah satu <i>focal point</i> di <i>node</i> ini. Penambahan struktur kanopi bagi teras yang dilengkapi podium, lengkung dengan dekorasi kolom silinder dan batu kunci serta tempat <i>signage</i> hadir dengan harmonis terhadap desain jendela dan sekaligus menjadi penanda posisi akses utama bangunan. Struktur kanopi yang ada di pojokan ini telah berusaha mengikat komponen atap yang terdiri dari 3 bentukan perisai dengan skala dan sumbu simetri yang tidak rata. Dengan demikian bangunan ini memiliki nilai signifikansi estetika yang menarik untuk diterapkan pada koridor Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p> 	<p>Perimeter pembatas bangunan komersial ini hanya berupa pagar setinggi 1,5 meter di area pojok dan pagar lipat untuk area akses kendaraan sehingga tingkat transparansi visual bangunannya tinggi.</p>	

		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 15 dari 22</p></div>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 39, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Rumah Hunian</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Proporsi Atap, Ventilasi Dinding, Jendela</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Salah satu dari 4 bangunan kembar peninggalan kolonial yang masih mempertahankan fungsi sebagai hunian sehingga keaslian fasadnya lebih terjaga daripada bangunan kembarannya yang sederet. Keutamaan bangunan ini terlihat pada nilai signifikansi estetika, dimana bentukan atap perisai tunggal di bagian muka bangunan merupakan hal pertama yang menjadi pengikat visual koridor. Selanjutnya bangunan ini juga memiliki ornamen ventilasi yang ada diantara sosoran atap dan kanopi teras, sedangkan perbedaan level pada teras dipertegas dengan adanya dinding parapet dari batu alam. Pemilihan desain dan skala jendela yang humanis juga memperkaya nilai estetika tersebut.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>		<p>Pagar pembatas pada bangunan ini memiliki ketinggian 2 meter yang desainnya berupa 2 tingkat bilah vertikal yang ditanam diatas podium rendah dan masif sehingga faktor keamanan yang dihadirkan tidak mengorbankan visibilitas terhadap fasad bangunan.</p>

4.9. Analisa Kualitas Visual Zona 5



Gambar 4.26 Serial Views Zona 5
(Olahan Penulis, 2016)

Jalur pejalan kaki yang ditemukan pada zona 5 memiliki jenis yang sama dengan zona-zona sebelumnya. Tidak banyak kerusakan material lantai yang ditemui kecuali pada 1 lokasi dengan tegel terkelupas dan membahayakan pejalan kaki. Selain itu jalur pejalan kaki telah dilengkapi dengan penuntun tuna netra walau kondisinya banyak berkelok menghindari deretan pohon yang ada di tengah jalur. Kondisi volume lalu lintas yang melintasi zona 5 banyak disuplai dari arah utara dan ditambah dengan kendaraan yang berasal dari putaran balik di depan Sekolah Santa Maria maupun dari jalan kolektor di sisi timur seperti Jl. Mojopahit, Jl. Bintoro, Jl. Comal, Jl. Kapuas dan Jl. Bengawan sehingga volume kendaraan yang konstan sering dijumpai. Ketinggian bangunan yang diamati pejalan kaki di zona ini banyak didominasi bangunan bertingkat rendah (1-2 lantai) dimana bangunan yang memiliki visual kuat untuk menarik perhatian

adalah Sekolah Santa Maria yang juga ditetapkan pemerintah kota Surabaya sebagai bangunan cagar budaya golongan A.

Pada saat observasi hanya dijumpai 3 pejalan kaki menuju ke utara, 2 pejalan kaki ke arah selatan, dan 4 orang menunggu di halte. Sementara itu ditemukan juga 2 orang yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir dan menunggu diatas sepeda motor. Lebar jalan raya Darmo sebesar 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan $\frac{1}{2}$ lajur lainnya digunakan untuk pengguna sepeda. Baik halte Darmo St Maria maupun halte Darmo tidak dilengkapi dengan lajur tambahan untuk transit kendaraan umum sehingga memanfaatkan bahu jalan berupa lajur untuk sepeda. Elemen vegetasi berupa deretan pohon yang ditanam di tengah jalur pejalan kaki tidak memiliki jarak yang konstan, namun pada beberapa lokasi jarak yang umum dijumpai adalah 3-5 meter antar pohon sehingga teduhan bagi pejalan kaki tidak tersedia secara menerus.

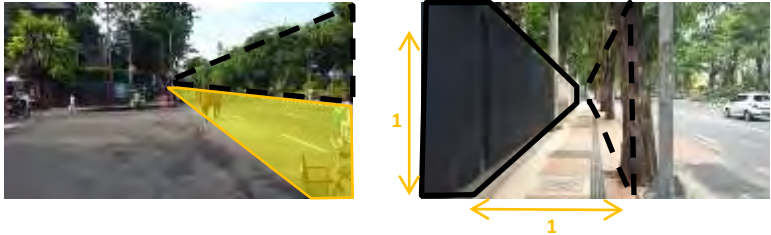



Gambar 4.27 Serial Views Zona 5
(Olahan Penulis, 2016)

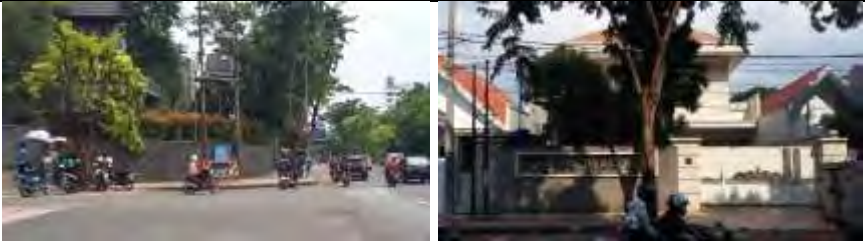

Pada saat dilaksanakan acara CFD, sebagian besar pengunjung memilih untuk berjalan kaki mendatangi pusat-pusat kegiatan yang lokasinya lebih ke selatan. Pusat kegiatan pertama berada di tikungan Jl. Bintoro yang berupa sentra dagangan. Pusat kegiatan dagangan kedua juga terdapat pada tikungan Jl. Comal, dimana setelah tikungan tersebut (sisi selatan) pengunjung banyak menemui *event* jalanan maupun dagangan yang digelar di lahan parkir bangunan komersial yang tidak dilengkapi pagar permanen. Semakin ke arah selatan dan semakin mendekati area Taman Bungkul tingkat kepadatan pengunjung akan semakin tinggi. Jalur pejalan kaki banyak digunakan sebagai tempat berdagang, dan tepiannya dimanfaatkan pengunjung sebagai tempat duduk maupun parkir sepeda. Jalur kendaraan bermotor banyak dimanfaatkan untuk area berjalan, berolahraga, berjualan dan sebagai area acara jalanan tertentu.






Tabel 4.9 Analisa Walkthrough Zona 5

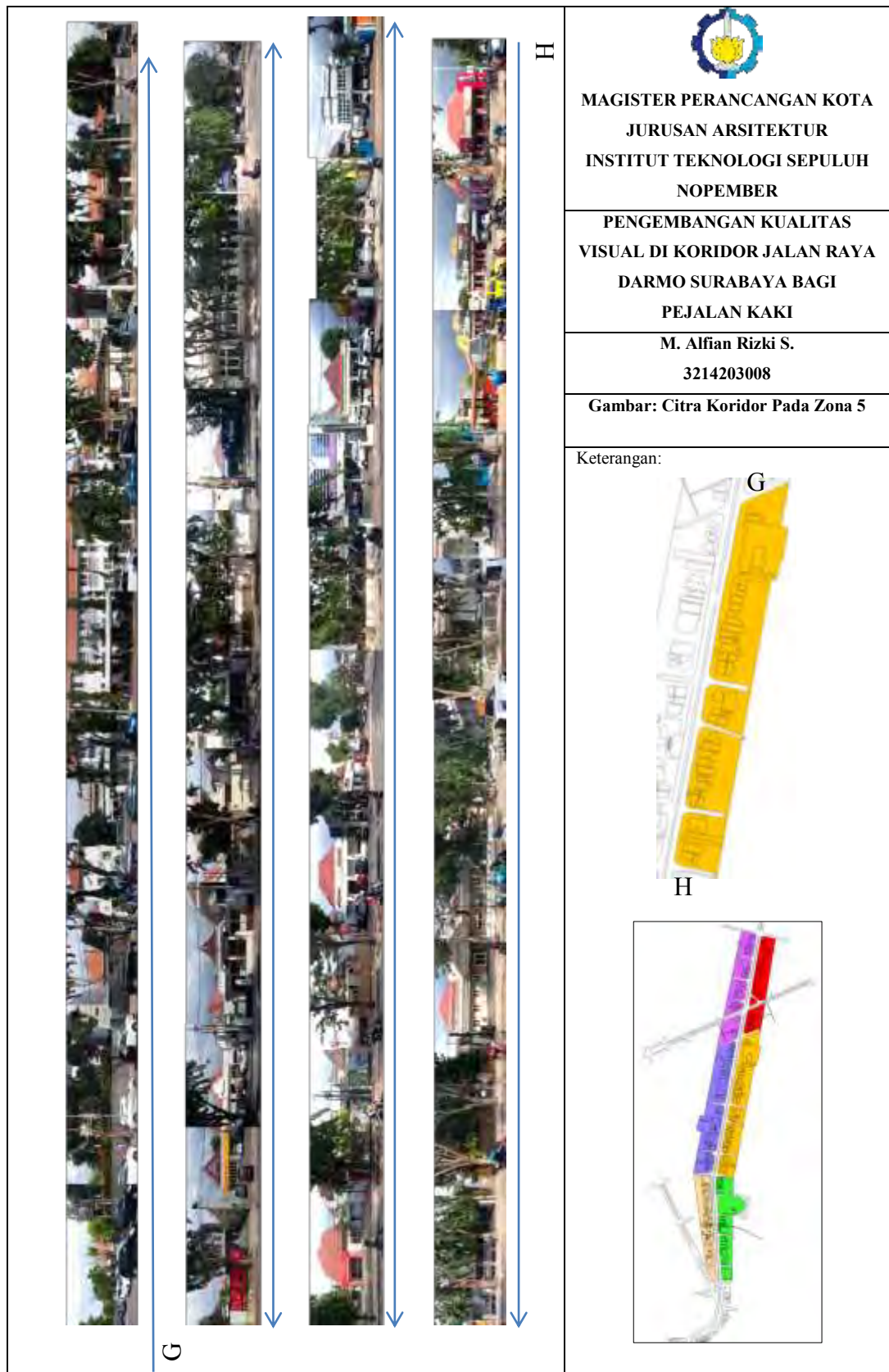
No	Hasil Analisa Koridor Berdasarkan Aspek Pejalan Kaki
1	<p data-bbox="292 344 1294 376"><i>Imageability</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="347 383 1294 1003">○ Imajibilitas pada bangunan-bangunan di zona 5 cenderung ditentukan oleh skala dan gaya bangunan yang mencerminkan gaya peninggalan kolonial. Walaupun terdapat variasi gaya bangunan maupun dengan fungsi yang berbeda, terdapat bentukan-bentukan yang khas dan membangkitkan nilai imajibilitas yang lebih kuat. Bangunan paling utama dalam hal ini dapat ditemukan pada kompleks SMAK Santa maria yang menempati lahan luas di koridor Darmo dan hadir dengan skala yang besar sehingga mampu menarik perhatian pejalan kaki saat melintasi dan untuk mengamati fasad bangunannya. Hal lainnya adalah karena bangunan sekolah ini berada di dekat struktur Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) sehingga terbentuk semacam <i>termination of vista</i> dan menggiring visual pejalan kaki untuk mengamati objek di kiri dan kanan JPO. Pembahasan JPO sebagai objek imajibilitas telah dilakukan pada analisa zona 2. <div data-bbox="300 1039 1286 1249">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="347 1285 1294 1615">○ Bangunan kedua yang memiliki potensi untuk mudah dikenali dan diingat adalah bangunan Bangkok Bank yang memiliki gaya bangunan seperti bangunan-bangunan peninggalan kolonial. Pejalan kaki yang berasal dari utara dapat dengan mudah mengenali bagian fasad modern ini karena bentukan yang diadopsi merupakan pengulangan pola yang ditemukan pada Graha Wisnilak maupun bangunan-bangunan kolonial lainnya. Kondisi ini juga didukung oleh desain elemen pagar yang menyatu dengan bentukan fasad. <div data-bbox="306 1650 1283 1861"> <div data-bbox="306 1650 956 1827">  <p data-bbox="331 1827 496 1861">Bangkok Bank</p> </div> <div data-bbox="962 1650 1283 1827">  <p data-bbox="1209 1827 1257 1861">JPO</p> </div> </div>

2	<p><i>Enclosure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Bagi pejalan kaki yang melintas di zona 5 terdapat lingkup batas saat menggunakan jalur pejalan kaki. Perimeter lingkungan pejalan kaki secara fisik dibentuk oleh elemen pagar dimana dimensi ketinggian dan tingkat kemasif-an pagar mempengaruhi bagaimana pejalan kaki merasakan “batas” dari lingkungannya. Sedangkan perimeter “maya” dibentuk dari deretan pohon disepanjang koridor Darmo. Hadirnya batang pohon dengan interval konstan membentuk perimeter visual yang sebenarnya dapat dilintasi oleh pejalan kaki. Lingkungan pejalan kaki memiliki dua <i>enclosure</i> tersendiri: lingkup di antara perimeter pagar bangunan hingga perimeter deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki (d:h dari 1:1 hingga 1: 2 tergantung dari ketinggian pagar), dan dari deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo (d:h mencapai 1:1). <div data-bbox="371 878 1358 1111">  <p>Keterangan:</p> <p>—— Batas Fisik</p> <p>- - - Batas Maya</p> </div>
3	<p><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Signage</i> ataupun berbagai penanda yang ada di zona 5 sebagian ditujukan bagi skala manusia dan kecepatan berjalan manusia, namun elemen <i>signage</i> lainnya didominasi skala yang dapat dilihat oleh pengendara kendaraan yang melintasi dengan kecepatan lebih tinggi. Penanda bangunan maupun struktur yang menunjang pejalan kaki memiliki skala yang menyesuaikan sudut pandang pejalan kaki. Namun media promosi seluruhnya hadir dengan skala besar dan ditujukan untuk menarik perhatian pengguna kendaraan. <div data-bbox="371 1552 1353 1751">  </div> <ul style="list-style-type: none"> Permainan skala manusia diterapkan juga pada fasad bangunan masif seperti Bank Mega untuk memperbaiki kesinambungan skala keseluruhan bangunan dengan cara membagi bidang fasad menjadi rangka-rangka kaca dan material dinding yang lebih kecil sehingga

	<p>sesuai dengan lingkup pandang manusia.</p>
	<div data-bbox="443 336 1141 528" data-label="Image"> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ketinggian pagar bangunan (terutama bangunan komersial) telah sesuai dengan posisi mata manusia untuk memandang bangunan karena memiliki ukuran tinggi 1,5-2 meter tergantung dari fungsi bangunannya. Lebar jalur pejalan kaki secara optimal adalah untuk 2 <i>pedestrian</i> di sisi pagar bangunan dan 1 <i>pedestrian</i> di sisi jalan raya. Namun di lokasi lain lebar optimal bagi pejalan kaki adalah langsung untuk 3 <i>pedestrian</i> karena pohon berada tepat di tepi jalan raya. <div data-bbox="580 887 1003 1144" data-label="Image"> </div>
4	<p><i>Transparency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kecuali bangunan hunian, seluruh bangunan perdagangan dan jasa pada zona ini telah mengutamakan tingkat transparansi yang jelas untuk menarik perhatian pejalan kaki/pelintas kota. Beberapa bangunan dengan sengaja meminimalisir penghalang ataupun pembatas bangunan dan mengutamakan aksesibilitas menuju bangunannya. Contoh dapat ditemukan pada Restoran Pizza hut dan Indomaret Point. <div data-bbox="368 1523 1217 1758" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">Transparansi 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bangunan hunian lebih mengutamakan faktor keamanan sehingga cenderung mengorbankan aspek visibilitas bangunan. Elemen pagar yang hadir bersifat tinggi dan masif, baik dari material yang umum maupun dengan memanfaatkan vegetasi. Dengan demikian akan menghilangkan kesempatan bagi pejalan kaki untuk menikmati

	<p>koridor Darmo secara utuh terutama apabila bangunan yang tertutup termasuk dalam golongan bangunan peninggalan kolonial Belanda.</p>
	 <p>Transparansi 0-50%</p>
5	<p><i>Complexity</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kompleksitas zona 5 memiliki variasi yang sejenis dengan zona 2 yang perpaduan bangun kolonial dan modern hadir secara seimbang. Area ini terdiri dari gabungan permukiman, perdagangan, jasa, maupun fasilitas umum yang hadir dengan tipologi masing-masing fungsi. Rumah hunian terdiri dari tipologi peninggalan kolonial Belanda dan tipologi modern yang berbeda bentuk, siluet, dan detailnya. Komersial terdiri dari yang memanfaatkan bangunan hunian untuk diubah fungsinya. Ketinggian dari bangunan-bangunan yang ada di zona 5 juga mempengaruhi nilai kompleksitasnya, dimana terdapat variasi tingkat mulai dari 1 lantai, 2 lantai, hingga 4 lantai.
	
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dengan tidak adanya kesinambungan visual yang ditemukan pada bangunan di sepanjang zona 5, maka satu-satunya elemen pengikat yang konsisten ditemukan adalah desain dan tatanan jalur pejalan kaki beserta elemen <i>street furniture</i>nya. Hal ini disebabkan oleh kurangnya kesinambungan di perimeter koridor Darmo berkaitan dengan siluet bangunan, ketinggian dan jumlah lantai, elemen fasad, maupun elemen pembentuk ruang luar pada lahan bangunan. Dengan demikian satu-satunya yang membantu kesinambungan pada zona ini justru lingkungan pejalan kaki yang menjadikan konsistensi elemen <i>street furniture</i> seperti deretan pohon yang ditanam dengan interval tertentu maupun desain jalur pejalan kaki yang memiliki pola dan jenis perkerasan yang sejenis.

	
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Legibilitas pada zona 2 dihadirkan dengan adanya elemen penanda lokasi yang diintegrasikan pada struktur ruang kota. Terdapat berbagai elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi dengan cara dijadikan sebagai titik referensi. Diantaranya adalah halte kendaraan umum yang dilengkapi dengan penanda nama lokasi, maupun penanda lainnya yang menunjukkan identitas lokasi. <div>   </div>
8	<p><i>Linkage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 2 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jajaran pohon di median jalan menghubungkan 2 sisi jalan raya Darmo. Jalur pejalan kaki sendiri merupakan penghubung yang harus dilintasi kendaraan bermotor untuk mencapai lahan bangunan. Sementara itu jalur sepeda menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian struktur jembatan penyeberangan orang yang melintang di atas jalan raya mampu menghubungkan antar sisi jalan yang berbeda. <div>   </div> <div> <p><i>Linkage membujur</i></p> <p><i>Linkage melintang</i></p> </div>



Gambar 4.28 Citra Koridor Pada Zona 5
(Olahan Penulis, 2016)



Karakteristik pada zona 5 lebih kepada campuran tipologi bangunan-bangunan komersial yang mengalihfungsikan bangunan kolonial yang sebelumnya berfungsi sebagai hunian, beserta bangunan komersial baru yang berusaha mengikuti keselarasan zona dan mengadopsi bentukan-bentukan seperti bangunan kolonial. Sementara itu masih ditemukan juga bangunan komersial baru yang hadir dengan langgam modern sehingga mengurangi nilai kesatuan pada zona 5. Sementara bangunan hunian modern seluruhnya memiliki ketinggian 2 lantai, seperti yang ditemukan juga pada zona-zona lainnya, sekaligus dengan tipologi yang menggunakan bentukan dan material atap sejenis seperti bangunan kolonial.







Lahan yang menempati pojok-pojok tikungan cenderung memiliki skala bangunan yang lebih besar dan masif, kondisi skala yang sejenis juga ditemukan pada bangunan sekolah Santa Maria yang menjadi massa bangunan terbesar di zona 5. Sementara itu bangunan-bangunan modern, maupun yang telah mengalihfungsikan bangunan kolonial menjadi komersial cenderung memanfaatkan keseluruhan persil lahan dengan nilai KDB maksimum. Kondisi ini tidak terjadi pada tipologi bangunan-bangunan, dimana masih memiliki sisa jarak antara massa bangunan dengan tepian persil lahan. Dengan demikian, proporsi dan skala bangunan secara mayoritas memiliki berbagai variasi, disebabkan oleh adanya perbedaan bentukan dan ketinggian atap yang dimiliki oleh masing-masing bangunan di zona ini. Elemen pagar yang dimiliki bangunan kembali menunjukkan kesamaan karakteristik dengan zona lain, dimana komersial memiliki tingkat transparansi tinggi dengan penggunaan pagar rendah maupun tidak permanen. Namun pada zona 5 ini bangunan huniannya (baik dengan langgam modern maupun peninggalan kolonial) justru menggunakan pagar yang ukuran dan bentuknya cukup dominan sehingga tampilannya dapat menyaingi fokus pengamat ke fasad bangunan keseluruhan. Terutama bagi yang menerapkan elemen pagar berupa tembok masif.




Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.23, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 5 telah memiliki nilai umum berupa:

Tabel 4.10 Analisa Koridor pada Zona 5

No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota			
1	Kesatuan	Dengan berbagai variasi elemen bangunan pada zona ini, kesamaan yang ditemukan pada bangunan-bangunan ini dapat dibagi berdasarkan jumlah lantai bangunannya. Untuk bangunan 1 lantai kesatuannya terletak pada elemen listplank baik yang menyatu maupun terpisah dengan elemen kanopi dinding. Elemen ini juga sering dimanfaatkan sebagai tempat penanda bangunan apabila fungsinya sebagai perdagangan dan jasa. Bagi bangunan 2 lantai, hal yang menjadi kesamaan selain elemen horisontal listplank adalah adanya balkon. Balkon tersebut meliputi yang membentuk keseluruhan fasad 2 lantai maupun yang berupa balkon terbuka.			
		Bangunan 1 Lantai		Bangunan 2 Lantai	
		<p>Indomaret Point</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Rumah Hunian no. 77</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>SMAK St Maria</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Rumah Hunian no. 69</p>  <p>(Sumber: Google Street View, 2014)</p>
2	Proporsi	Pembahasan mengenai proporsi akan berhubungan juga dengan aspek kesatuan/ <i>unity</i> . Proporsi yang dimiliki oleh tiap bangunan akan dibentuk dari bagian-bagian fasadnya. Bagi bangunan peninggalan kolonial, atap merupakan			

		<p>bagian penting yang membentuk siluet bangunan sehingga perlu memiliki kemiringan atap tertentu. Proporsi atap dapat mencapai 30:70 hingga 60:40 bagi bangunan-bangunan peninggalan kolonial. Bagi bangunan modern, komponen atap tidak seukuran gaya kolonial sehingga proporsinya dapat sebesar 0:100 hingga 50:50 untuk perbandingan antara atap dengan dinding bangunannya.</p>	
		<p>Eks Bank CIMB Niaga Syariah</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank BJB</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
3	Skala	<p>Bangunan komersial maupun hunian dengan jumlah lantai kurang dari 2 lantai memiliki skala berorientasi horisontal apabila dilihat dari perbandingan lebar bangunan dengan ketinggiannya. Hal ini berlaku terutama bagi bangunan kolonial. Pada lingkup yang lebih mikro fasad bangunan-bangunan tersebut dilengkapi dengan komponen pintu, jendela dan kolom yang dimensinya membantu hubungan skala bangunan dengan manusia. Bagi bangunan dengan ketinggian 2 lantai berusaha untuk meminimalisir kesan kemasifan bentukan keseluruhannya dengan cara perlakuan khusus bagi lantai dasar yang menjadi kontak visual terdekat dengan pengamat. Sehingga komponen seperti jendela dan pintu yang ditampilkan sering memiliki segmen-segmen yang lebih kecil untuk memenuhi kenyamanan skala manusia.</p>	

		Bangunan 1 Lantai		Bangunan 2 Lantai	
		TK Santa Maria  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Bike Colony  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Rumah Hunian no. 45  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Bank Muamalat  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)
4	Harmoni	<p>Zona 5 terdiri dari gaya bangunan yang bervariasi, mulai dari bangunan peninggalan kolonial asli, bangunan baru yang meniru bentuk kolonial hingga bangunan yang benar-benar modern Sementara bangunan kolonial memiliki hubungan harmoni dengan memanfaatkan dekorasi fasad maupun elemen bentuk maupun kemiringan atap pelana dan perisai tertentu, bangunan-bangunan modern menghadirkan harmoni dari kesamaan skala ketinggian bangunan, kemunduran bangunan, maupun dimensi elemen pagar bangunan. Namun bentukan yang dihasilkan oleh bangunan modern tidak menunjukkan keharmonisan secara koridor. Terutama bangunan modern yang berfungsi sebagai komersial hadir dengan bentuk geometris kubus yang masif. Selain itu adanya infill pada bangunan juga mempengaruhi harmoni visual keseluruhan, dimana seperti pada rumah dinas Wakapolda dengan kanopi joglo yang tidak menyatu dengan bangunan lainnya.</p>			<p>Halim Interior Decoration  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> <p>Rumah Dinas Wakapolda  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>

5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 5 ini. Bangunan berskala besar seperti SMAK Santa Maria maupun beberapa bangunan komersial memiliki simetri yang seimbang berdasarkan sumbu vertikal. Sementara itu Eks Bank CIMB Niaga Syariah memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya dua atap perisai dengan skala berbeda namun posisi atap kecil di sisi satu diimbangi dengan adanya struktur kanopi dan <i>signage</i> di sisi lainnya. Bangunan-bangunan lain cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu vertikal bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu / adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan elemen <i>signage</i> dan elemen dekorasi bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.</p>		
		<p><u>Keseimbangan Simetri</u> Bank BNP</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p><u>Keseimbangan Asimetri</u> Eks Bank CIMB Niaga Syariah</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p><u>Tidak Seimbang</u> Restoran KFC</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
6	Irama	<p>Unit bangunan yang ada di zona ini memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan siluet bangunan keseluruhan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Namun irama <i>background</i> ini tidak konstan mengingat terdapat banyak variasi bentukan atap maupun skala ketinggian masing-masing bangunan yang ada. Hanya bangunan-bangunan Bank Danamon, Bank Papua dan Rumdin Wakapolda dapat membentuk interval yang konstan. Bidang <i>middleground</i> secara keseluruhan zona didapat dari visual</p>		





		<p>elemen pagar yang tidak banyak memanfaatkan tembok masif, namun banyak didominasi oleh bilah vertikal. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang ditemukan pada penataan deretan pohon tergolong tidak konsisten bergantung pada kebutuhan akses menuju persil lahan sehingga rata-rata pohon yang ditanam memiliki jarak terjauh 9-10 meter di jalur pejalan kaki.</p>
		<div> <div> <p>Rumah Hunian no. 47</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div> <p>Bangkok Bank</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div> <p>Keterangan:</p> <p>— Background</p> <p>— Middleground</p> <p>— Foreground</p> </div> </div>
7	Kontras	<p>Secara umum kontras yang ditemui pada zona 1 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih, abu-abu, coklat dan warna krim digunakan untuk dinding bangunan dan warna selain itu digunakan sebagai aksen. Kekontrasan bentuk dihadirkan oleh bangunan utama Bank Muamalat dengan bentuk geometri kubus masif dan kondisi ini sangat kontras dengan tampilan visual lingkungan sekitarnya. Sementara itu kondisi fasad bangunan yang sejenis dapat ditemukan juga pada Bank BJB dengan keseluruhan komponen dan siluet bangunannya terdiri dari geometri kotak dengan berbagai dimensi yang menghasilkan kesan modern dan menjadi kontras dengan lingkungan zona 5 secara keseluruhan.</p>



		<p>Bank Muamalat</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Bank BJB</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
--	--	--	--





<p>16.</p> 	 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
<p>17.</p> 	<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p>
<p>18.</p> 	<p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
<p>19.</p> 	<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 5</p> <p>Keterangan:</p> 





Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 5, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa SMAK Santa Maria, Bangkok Bank, Eks Bank CIMB Niaga Syariah dan Restoran KFC. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.29 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 5
(Dokumentasi Penulis, 2016)

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1059 266 1155 356">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 16 dari 22</p>
<div data-bbox="240 1016 900 1196">  </div> <p>Foto (Sumber: https://teroponganmar.files.wordpress.com/2015/06/gedung-sma-santa-maria.jpg)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 49, Tegalsari</p> <p>Fungsi: SMAK Santa Maria</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: Golongan A</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Atap Ganda, Ventilasi Dinding, Kolom, Balkon Terpadu</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Sebagai salah satu bangunan bersejarah di koridor Darmo, SMAK Santa Maria memiliki nilai signifikansi historis sekaligus nilai signifikansi estetika karena bangunan ini mempertahankan kondisi fasad asli dan menyanggah status sebagai bangunan cagar budaya golongan A. Ciri langgam kolonial yang dipertahankan meliputi penggunaan atap ganda yang dipisahkan lubang ventilasi, detil sosoran atap kanopi pada setiap tingkat lantai, proporsi kolom, desain jendela, pintu serta desain balkon yang terpadu dapat dijadikan referensi lebih lanjut dalam pengembangan lingkungan Darmo yang menghormati usaha konservasi.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Tingkat transparansi di sekolah ini memungkinkan untuk menikmati fasad bangunan secara leluasa, desain pagar yang sesuai aslinya kini hanya setinggi 1,5 m karena sekarang terdapat jalur pejalan kaki setinggi 0,3 m.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 266 1230 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 17 dari 22</p>
<div data-bbox="336 972 954 1249">  </div> <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 49, Tegalsari</p> <p>Fungsi: SMAK Santa Maria</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Jendela, Kanopi, Podium, Detil Konsol</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan baru yang berada di pojok ini hadir dengan elemen fasad yang menggabungkan berbagai ciri langgam kolonial yang banyak ditemukan pada bangunan cagar budaya di koridor Darmo. Hal yang paling menonjol adalah pengulangan bentuk jendela Grha Wismilak dan bentuk ini juga diterapkan sebagai desain pagar. Ciri lainnya berupa adanya kanopi diantara jendela dan <i>skylight</i> dimana jendela-jendelanya memiliki proporsi vertikal. Lubang ventilasi kecil juga diterapkan pada fasad dan detil konsol juga ditampilkan pada sosoran atap. Meskipun menggunakan material berbeda, bentuk dan proporsi atap telah menyesuaikan dengan baik. Walau proporsi podium bangunan lebih rendah, namun material dan dimensinya memiliki kesatuan yang kuat dengan elemen pagar. Dengan demikian bangunan ini menjadi salah satu bangunan baru yang berhasil memiliki nilai signifikansi estetika yang menghormati kesinambungan visual koridor Darmo.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Walaupun ketinggian elemen pembatas hanya sebesar 1,5 meter, desain yang diadopsi hanya menyisakan bidang <i>void</i> yang lebih sedikit daripada bidang <i>solid</i>nya. Walaupun demikian, pagar tidak mendominasi visual berkat bentuknya yang meniru elemen-elemen fasad dan tingkat transparansinya menjadi memadai.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1062 266 1155 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 18 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 75, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Eks Bank CIMB Niaga Syariah</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Bentukan Atap, Ornamen Detil Konsol dan Dekorasi Fasad</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Walau telah terbengkalai pada tahun 2016, bangunan bekas Bank CIMB Niaga Syariah ini masih menyisakan bentukan bangunan peninggalan kolonial sehingga otomatis memiliki nilai signifikansi estetika. Elemen visual utama yang dapat dijadikan referensi adalah bentukan atap perisai khas yang memiliki kemiringan ganda dan menerus tidak dilengkapi dengan elemen listplank walau terdapat detil konsol pada sosorannya. Pada dinding bangunan terdapat kolom dan kanopi yang bersifat dekoratif sementara elemen fasad lainnya telah mengalami perombakkan sehingga tampil lebih modern seperti yang dapat dilihat pada pintu, jendela, maupun penambahan kanopi teras beserta <i>signagenya</i>.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Keseluruhan lahan dikelilingi oleh pagar dengan tinggi sebesar 1,6 meter yang berupa pagar lipat. Tingkat transparansi maksimum dapat dicapai berkat desain pagar yang terdiri dari bilah-bilah vertikal berukuran tipis.</p>	

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 266 1230 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 19 dari 22</p>
<div data-bbox="344 981 943 1238">  </div> <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 101, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Restoran KFC</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi</p> <p>Bentukan Atap, Listplank, Signage, Teras</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Tipologi bangunan pojok jalan Bengawan ini mirip dengan bangunan di pojok jalan Kapuas, dapat dilihat dari kesamaan siluet bangunannya. Restoran KFC mengalihfungsikan bangunan ini dengan merubah tampilan fasad pada bagian badan bangunan dan mempertahankan bentukan atapnya. Dengan demikian elemen fasad yang terbentuk memiliki potensi untuk dijadikan referensi sebab tatanannya tidak mengganggu keharmonisan lingkungan. Hal ini dicapai dengan pemanfaatan teras bangunan seperti <i>arcade</i> dan kanopi yang melengkapinya dapat dijadikan aspek pengikat dengan kemiripan seperti visual listplank pada bangunan referensi lainnya. Kedua komposisi tersebut menunjukkan keseimbangan antara elemen yang dijada dengan elemen yang diperbarui.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Walau ketinggian elemen pembatas hanya sebesar 1,5 meter, desain yang diadopsi hanya menyisakan bidang <i>void</i> yang lebih sedikit daripada bidang <i>solid</i>nya. Walau demikian, pagar tidak mendominasi visual berkat bentuknya yang meniru elemen-elemen fasad dan tingkat transparansinya menjadi memadai.</p>	

4.10. Analisa Kualitas Visual Zona 6



Gambar 4.30 Serial Views Zona 6
(Olahan Penulis, 2016)

Lingkungan pejalan kaki zona 6 pada saat dilakukan observasi memiliki kondisi yang cukup baik dimana kerusakan hanya ditemukan pada 2 lokasi yang berupa terkelupasnya lapisan tegel. Salah satu kerusakan tersebut ditemukan tepat pada jalur pejalan kaki yang berupa ramp yang memang rentan terkena beban kendaraan yang melintas. Jalur pejalan kaki telah dilengkapi dengan lajur khusus bagi penyandang tuna netra. Desain yang ada di zona 6 ini mengikuti desain yang serupa di zona-zona lain. Pengecualian pada area-area tertentu yang memiliki pola desain dan material yang benar-benar berbeda seperti yang ditemui pada perimeter Taman Bungkul maupun mulai pada area Masjid Al Falah hingga ke arah selatan Darmo. Lalu lintas kendaraan bermotor yang melintasi zona ini hanya terjadi penumpukkan di putar balik depan Taman Bungkul dan menjelang lampu lalu lintas seberang Kebun Binatang Surabaya. Bangunan dengan skala yang dominan

ditemukan pada Grha Wonokoyo (10 lantai) dan Kantor PT. Sumber Bahagia (4 lantai).

Saat dilakukan observasi terdapat 4 orang bersantai di tepi Taman Bungkul, 1 petugas kebersihan dan 1 sepeda motor yang diparkir di jalur pejalan kaki. Lebar jalan raya Darmo sebesar 9 meter dengan 3 lajur untuk kendaraan bermotor dan ½ lajur lainnya dikhususkan sebagai sebagai jalur sepeda. Secara umum deretan pepohonan peneduh di jalur pejalan kaki memiliki interval sebesar 4-5 meter dan memiliki jarak 1-1,5 meter dari tepian lahan bangunan.




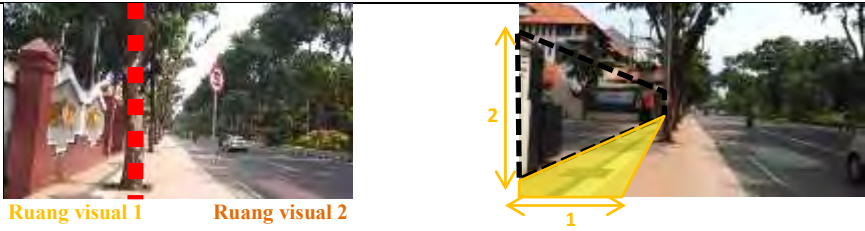
Gambar 4.31 Serial Views Zona 3
(Olahan Penulis, 2016)








Saat diadakan acara Car-Free Day pada minggu pagi, kegiatan pengunjung di zona ini berpusat di sekitar Taman Bungkul sehingga tingkat kepadatannya paling tinggi apabila dibandingkan dengan zona-zona lainnya. Banyak ditemukan pusat kegiatan seperti panggung senam, pedagang dadakan maupun seni jalanan berkumpul di sekitar taman. Selain itu area hunian sekitar saluran air kota juga






memiliki toko kelontong yang banyak dikunjungi. Namun setelah petigaan Jl. Juwono tidak ditemukan pedagang maupun acara jalanan sehingga para pengunjung lebih banyak memanfaatkan tepian jalur pejalan kaki sebagai tempat berkumpul dan duduk. Sedangkan badan jalan dimanfaatkan pengunjung sebagai area berjalan dan berolah raga.


Tabel 4.11 Analisa Walkthrough Zona 6

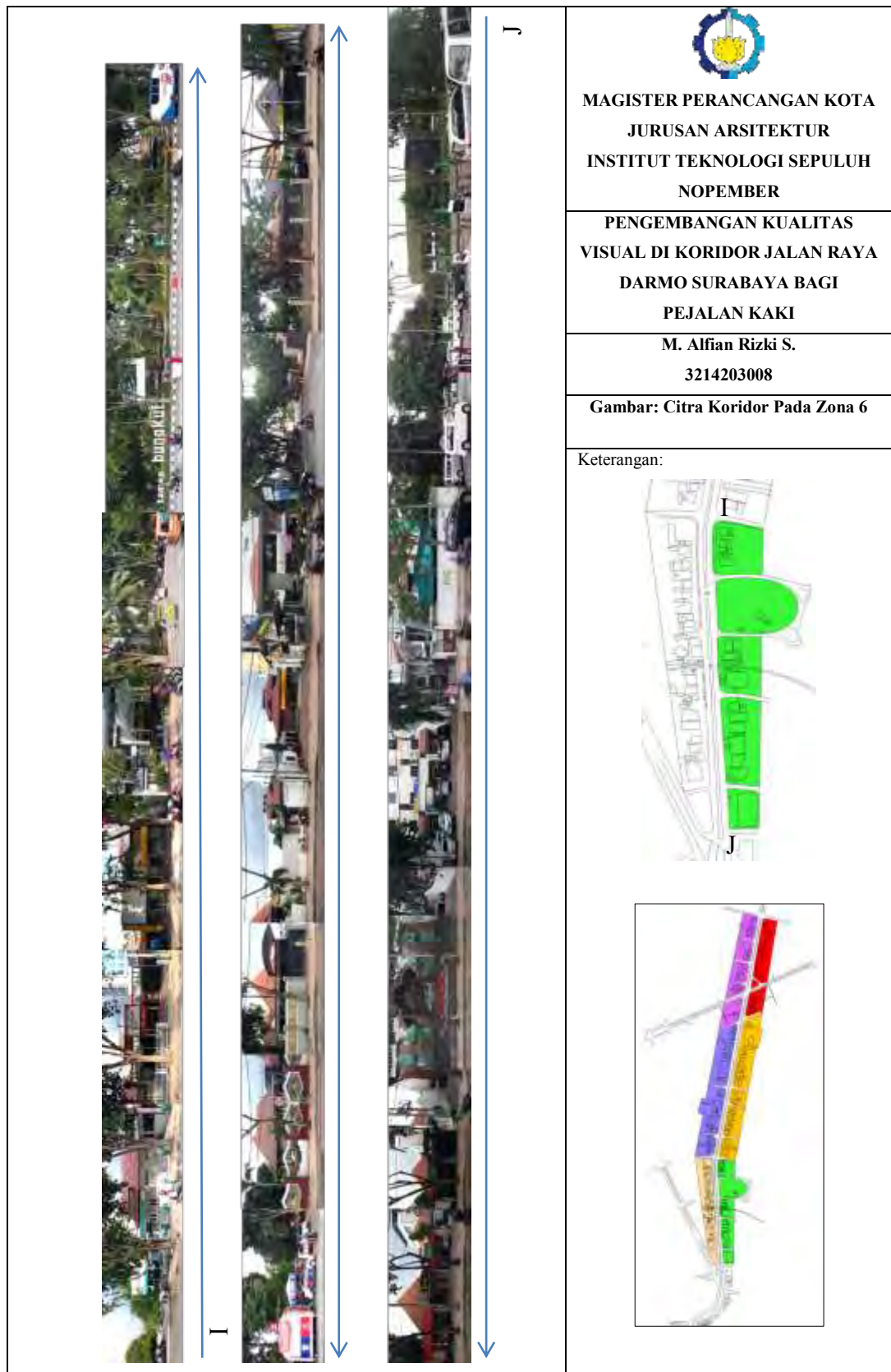
No	Hasil Analisa Koridor Berdasarkan Aspek Pejalan Kaki	
1	<i>Imageability</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zona 6 memiliki beberapa bangunan dan persil lahan dengan kekhasan tertentu sehingga menghasilkan imajibilitas yang baik. Salah satu faktor adalah skala yang mendominasi visual lingkungan keseluruhan dan memiliki karakter estetika tertentu. Kondisi ini yang ditemukan pada Grha Wonokoyo sehingga bangunan ini memiliki potensi untuk mudah diingat, dan mudah dikenali. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Skala dan ruang terbuka yang dimiliki oleh area Taman Bungkul turut membentuk visual yang ada di zona 6 karena statusnya sebagai salah satu taman utama kota Surabaya. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Berkaitan juga dengan faktor skala maka bangunan kantor PT. Sumber bhagia hadir dengan dominasi yang kuat dan gaya yang modern disesuaikan dengan penggunaan komponen atap perisai agar membaur dengan lingkungannya. Tatanan yang demikian mampu untuk menghadirkan nilai imajibilitas bagi zona 6 ini. 	

		
2	<p><i>Enclosure</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Batas ruang yang dirasakan oleh pejalan kaki sebagai batas visual di zona 6 berasal dari perimeter fisik maupun perimeter maya, dimana elemen vertikal seperti pagar pembatas bangunan maupun deretan pepohonan akan membentuk ruang visual tersendiri. Secara umum lingkungan pejalan kaki memiliki dua <i>enclosure</i> tersendiri: dari pagar bangunan hingga deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki (d:h dari 1:1 hingga 1: 2 tergantung dari ketinggian pagar), dan dari deretan pohon di tengah jalur pejalan kaki hingga deretan pohon di median jalan raya Darmo (d:h mencapai 1:1). <p>Jika „ruang“ yang dibentuk dari deretan pohon hingga median jalan cenderung menerus/konstan, elemen pagar bangunan merupakan komponen perimeter yang dinamis sehingga pejalan kaki yang melintasi zona ini akan merasakan perubahan-perubahan lingkup ruang, dimana terkadang lingkungan pejalan kaki terasa menyatu dengan lahan bangunan karena minim pagar, dan disaat lain terasa terisolasi terhadap lahan bangunan yang dilewati akibat adanya dinding pembatas masif.</p>	
	 <p>Ruang visual 1 Ruang visual 2</p>	
3	<p><i>Human Scale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Bangunan tinggi yang terbagi menjadi bagian menara dan bagian podium terpisah seperti Grha Wonokoyo telah berusaha untuk mengintegrasikan visualnya agar sesuai skala manusia, hal ini diwujudkan dengan adanya kemunduran menara dari tepi jalan utama, serta dengan adanya perlakuan khusus bagi fasad bangunan podiumnya seperti dengan penambahan kanopi dan perbedaan ketinggian lantai. Bangunan lainnya juga banyak memanfaatkan kemunduran bangunan untuk “melunakkan” skala besar bangunan untuk lingkup visual manusia. 	

	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tata informasi yang ada di zona 6 memiliki dimensi yang memadai bagi skala manusia yang berjalan kaki. Dimensi yang lebih besar dan ditujukan bagi pengendara kendaraan ditemukan pada reklame-reklame yang dipasang tinggi dari permukaan jalan.
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> Skala Pejalan Kaki Skala Pengendara Kendaraan </div>
4	<p><i>Transparency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bagi seluruh bangunan komersial, aspek visibilitas menjadi hal yang utama untuk menarik pengunjung sehingga elemen pagarnya didesain dengan tingkat transparansi yang tinggi. Namun bagi beberapa bangunan hunian memiliki penghalang visual yang masif sehingga pejalan kaki hanya bisa melihat visual berupa siluet bangunan dan tidak dapat memperkirakan aktivitas dibaliknya. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> Transparansi 0% Transparansi 100% </div>
5	<p><i>Complexity</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zona 6 memiliki tingkat keragaman visual yang dibentuk oleh gaya bangunan yang ada di perimeter jalan. Bangunan hunian pada zona ini terdiri dari bentukan yang berbeda, sementara itu bangunan komersial memiliki tampilan visual yang berbeda berdasarkan fungsi

	<p>utamanya. Terdapat juga bangunan didirikan di sekitar saluran air kota yang menambah variasi ini.</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>Kantor Bank dengan gaya kolonial</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Kantor Bank dengan gaya modern</p> </div> </div>
6	<p><i>Coherence</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsistensi dan kesinambungan visual tidak banyak ditemukan pada fasad bangunan kecuali dengan penggunaan bentuk atap senada maupun pengulangan pola pagar bangunan. Terdapat juga kelompok kecil (<i>cluster</i>) bangunan yang memiliki kesamaan ketinggian bangunan namun hanya sebatas 2-3 bangunan sebelum <i>skyline</i> membentuk ketinggian berbeda. <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tata visual di zona 6 lebih banyak dibentuk oleh lingkungan pejalan kaki, dimana elemen seperti material jalur pejalan kaki, dan elemen vegetasi jalan hadir secara konstan. Kecuali pada selatan zona, yakni di depan masjid Al Falah yang memiliki pola perkerasan berbeda. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
7	<p><i>Legibility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Terdapat berbagai elemen fisik yang bisa memudahkan pejalan kaki untuk memahami persepsi arah dan lokasi pada zona 6. Diantaranya adalah penanda nama lokasi di Taman Bungkul, maupun penanda lainnya yang membantu menunjukkan identitas area tertentu seperti yang terdapat di rambu lalu lintas dan <i>public sculpture</i> di median

	<p>jalan.</p> <div>  </div>
8	<p><i>Linkage</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Hubungan fisik dan visual yang ditemukan pada zona 6 dapat berupa elemen yang membujur mengikuti jalan maupun melintang menyeberangi jalan. Jajaran pohon di median jalan menghubungkan 2 sisi jalan raya Darmo. Sementara itu jalur sepeda menjadi transisi antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkungan kendaraan bermotor. Kemudian jalur penyeberangan pejalan kaki dan sepeda mampu menghubungkan antar wilayah jalan yang berbeda. <div>  </div>




Gambar 4.32 Citra Koridor Pada Zona 6
(Olahan Penulis, 2016)

Zona 6 memiliki kompleksitas bentukan bangunan yang beragam, baik untuk ketinggian, skala, langgam dan komponen atap bangunan hunian maupun komersial. Terdapat variasi mengenai ketinggian bangunan dimana bangunan 1 lantai, 2 lantai, hingga yang mencapai 10 lantai dapat ditemui pada zona ini. Selain tipologi bangunan sederhana (rumah hunian maupun komersial 1 lantai) maupun bangunan tinggi dan masif (Grha Wonokoyo, Kantor PT. Sumber Bahagia), terdapat juga ruang terbuka hijau kota berupa area Taman Bungkul yang melengkapi kompleks pemakaman. Dengan banyaknya variasi tersebut, tidak ditemukan kesinambungan yang menyeluruh pada perimeter koridor zona 6. Garis langit yang dibentuk oleh bangunan cenderung dinamis dan mengalami pergantian yang drastis.



Seperti yang ditemui pada zona 1, area di sekitar saluran air kota dimanfaatkan untuk bangunan-bangunan hunian berskala kecil. Akses visualnya juga dikamufleskan dengan bidang dinding masif sehingga membatasi perimeter Darmo. Sementara itu bidang pagar bagi bangunan-bangunan komersial menggunakan pagar rendah untuk mendukung aksesibilitas serta transparansi yang tinggi. Beberapa bangunan komersial tetap menampilkan transparansi tinggi walaupun ketinggian pagarnya didesain lebih tinggi untuk menjadi pembatas fisik bagi skala manusia. Bagi bangunan hunian masih menggunakan elemen pagar yang tinggi dan masif, dimana sebagian dari pagar bangunan hunian tersebut terhubung dengan struktur kanopi yang diletakkan di area *carport*.

Berdasarkan data yang ditunjukkan pada gambar 4.27, diketahui bahwa karakteristik koridor pada zona 6 telah memiliki nilai umum berupa:



Tabel 4.12 Analisa Koridor pada Zona 6



No.	Variabel Fisik	Hasil Analisa Berdasarkan Aspek Kualitas Visual Kota	
1	Kesatuan	<p>Nilai kesatuan bangunan yang kurang baik dapat ditemukan pada Bangunan Rumah no. 139 dimana dalam 1 persil lahan terdapat fungsi hunian dan perdagangan. Bercampur juga tiga jenis fasad bangunan berbeda pada lantai 2 yang menunjukkan perbedaan pengembangan bangunan. Sementara hal lainnya yang dapat menjadi pemersatu visual bangunan-bangunan di zona 6 adalah adanya komponen jendela/lubang ventilasi yang berada di antara listplank atap dan kanopi jendela. Selain itu bagi bangunan hunian kolonial lebih cenderung memiliki kesatuan pola / warna antara bidang fasad dengan elemen pagarnya.</p>	
		<p>Rumah Hunian no. 137</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>	<p>Rumah Hunian no. 117</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
2	Proporsi	<p>Bagi bangunan peninggalan kolonial, besaran atap masih dominan atau setidaknya seimbang dengan proporsi badan bangunan, berbeda dengan bangunan modern yang bentukan atapnya bukan dal yang utama. Hal ini berlaku terutama pada bangunan komersial 1 hingga 10 lantai, dimana kemiringan atap yang digunakan akan mempengaruhi ketinggian dan besaran atap. Secara umum perbandingan antara atap dengan badan bangunan</p>	

		komersial kolonial adalah 50:50 hingga 60:40. Sementara itu bagi bangunan hunian 1 lantai proporsi antara “kepala” bangunan dengan “badan” bangunan memiliki perbandingan sebesar 60:40.			
		<div>KEB Hana Bank</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>		<div>Bank Kesejahteraan</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>	
3	Skala	<p>Kecuali pada bangunan >2 lantai, skala keseluruhan tiap bangunan cenderung hadir dengan orientasi horisontal dimana siluet bangunannya secara proporsi melebar mengikuti luas lahannya. Dengan demikian skala keseluruhan bangunan masih dapat dinikmati dalam lingkup pandang manusia yang melewati koridor ini. Elemen lainnya yang membantu terbentuknya skala manusia adalah adanya bidang kanopi di setiap pintu/ jendela lantai dasar sehingga terdapat persepsi penyesuaian ketinggian bagian bangunan kolonial dengan ketinggian manusia. Hal yang sama dibentuk juga oleh dimensi jendela dan pintu yang ada di lantai dasar bangunan, baik bangunan hunian maupun bangunan komersial.</p>			
		<div>Rumah Hunian no. 115</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>	<div>Maybank</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>	<div>PT. Sumber Bahagia</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>	<div>Balai Lelang</div>  <div>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</div>

4	Harmoni	<p>Nilai harmoni secara keseluruhan zona 6 didapat dari pengulangan bentukan, material dan warna elemen atap bangunan yang senada sehingga kumpulan berbagai atap pelana, perisai maupun gabungan keduanya akan membentuk <i>skyline</i> zona 6. Namun nilai tersebut dikurangi oleh bentuk bangunan Grha Wonokoyo yang memiliki perbedaan proporsi sehingga bagian podium seakan bangunan yang terpisah/berbeda dengan bagian menaranya. Kondisi ini dipicu oleh perbedaan bentuk atap yang ditampilkan pada satu persil lahan. Sedang pada Bank Jatim yang menutupi atap perisainya dengan dinding parapet modern di sepanjang bangunan sehingga mengurangi nilai harmonisasinya.</p>	<p>Bank Jatim Syariah</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> <p>Grha Wonokoyo</p>  <p>(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p>
5	Keseimbangan Simetri	<p>Terdapat tiga jenis keseimbangan dan simetri yang dimiliki bangunan-bangunan yang berada di zona 6 ini. Bangunan seperti Bank BTN, Kantor PT. Sumber Bahagia, dan Bangunan Ruko no. 135 memiliki simetri yang seimbang untuk bangunan utamanya. Sementara itu bangunan utama Rumah Hunian no. 117 memiliki keseimbangan asimetri yang dibentuk dari adanya 2 atap perisai yang skala dan posisinya tidak jauh berbeda sehingga dihasilkan keseimbangan berdasarkan sumbu vertikal. Bangunan-bangunan lainnya cenderung tidak memiliki keseimbangan terhadap sumbu bangunan, hal ini disebabkan oleh massa bangunan lebih dari satu, adanya bentukan atap yang berbeda, maupun adanya tambahan elemen signage bangunan yang justru merusak simetri keseluruhan.</p>	





		Keseimbangan Simetri Bank BTN	Keseimbangan Asimetri Rumah Hunian no. 115	Tidak Seimbang Rumah Hunian no. 117
		 (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	 (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	 (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)
6	Irama	Unit bangunan yang ada di zona 6 memiliki irama bidang <i>background</i> dari bentukan atap dari tiap bangunan yang memiliki jarak dari tepian persil lahan sehingga membentuk interval tertentu saat pengamat melewati koridor jalan Darmo. Selain itu komponen kolom dan jendela bangunan juga turut membentuk irama bagi bidang <i>background</i> . Pada zona 6 irama <i>background</i> tidak secara konsisten ditemukan karena seringnya terjadi perbedaan mengenai lebar persil lahan. Secara umum irama <i>middleground</i> akan dihasilkan oleh interval dan dimensi bilah vertikal yang menjadi desain umum elemen pagar di zona 6 ini dan terkadang pagar terlipat menghilangkan kontinuitas irama. Selain itu pada <i>foreground</i> interval yang lebih konsisten ditemukan pada penataan deretan pohon yang ditanam setiap jarak 4-5 meter di jalur pejalan kaki.		
		Bank Kesejahteraan  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Masjid Al Falah  (Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)	Keterangan: — <i>Background</i> — <i>Middleground</i> — <i>Foreground</i>

7	Kontras	<p>Secara umum kontras yang ditemui pada zona 6 berasal dari pemilihan warna bangunan yang berbeda dari lingkungan pejalan kaki yang meliputi warna merah/cokelat/oranye untuk elemen hardscape dan warna hijau bagi elemen vegetasi. Rata-rata warna putih atau warna krim digunakan untuk dinding bangunan peninggalan kolonial dan warna selain itu digunakan sebagai aksen. Pada bangunan Masjid Al Falah memiliki kekontrasan bentuk dengan menghadirkan warna hitam dari tegel batu di tengah bidang fasad yang memiliki tatanan berbeda secara visual dalam skala lingkungan. Permainan kontras tekstur yang berbeda diterapkan pada Grha Wonokoyo yang menampilkan kanopi transparan didepan komponen fasad yang memiliki tekstur lebih kasar dan masif.</p>
		<div data-bbox="546 616 1285 845"> <p data-bbox="846 619 985 639">Masjid Al Falah</p>  <p data-bbox="752 812 1079 833">(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div> <div data-bbox="1285 616 2018 845"> <p data-bbox="1585 619 1724 639">Grha Wonokoyo</p>  <p data-bbox="1491 812 1818 833">(Sumber: Dokumentasi penulis, 2016)</p> </div>




<p>20.</p> 	 <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p>
	<p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p>
	<p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p>
<p>21.</p>  <p>22.</p> 	<p>Gambar: Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 6</p> <p>Keterangan:</p> 

Berdasarkan analisa karakteristik koridor yang dilakukan pada zona 6, maka ditentukan bangunan-bangunan kunci berupa BEP Hana Bank, Rumah Hunian no. 115 dan Bank BTN. Bangunan-bangunan ini akan dijadikan dasar untuk mengikat dan meningkatkan karakteristik zona dan koridor secara keseluruhan.

Gambar 4.33 Bangunan-bangunan Kunci Pada Zona 6
(Dokumentasi Penulis, 2016)

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 264 1230 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 20 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 103, Tegalsari</p> <p>Fungsi: Bank KEB Hana</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Atap, Ventilasi, Jendela, Podium</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Bangunan komersial di pojok utara zona 6 ini mempertahankan ornamen dan dekorasi fasad gaya kolonial sehingga mampu mencerminkan keaslian dan sekaligus memiliki nilai signifikansi estetika. Berbagai komponen fasad seperti bentukan atap, adanya lubang ventilasi diantara atap, talang yang terekspos, keaslian desain jendela, adanya elemen podium pada dinding bangunan hingga ornamen pada sosoran atap memberikan gambaran yang jelas sebagai referensi pengembangan koridor Darmo. Elemen penanda yang menempel pada bangunan secara baik telah diatur dan tidak mendominasi keseluruhan fasadnya.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Tingkat transparansi yang tinggi dihadirkan oleh elemen pagar yang berupa deretan batang vertikal setinggi 1,5 meter sehingga visual fasad bangunan dapat terlihat dengan baik.</p>	

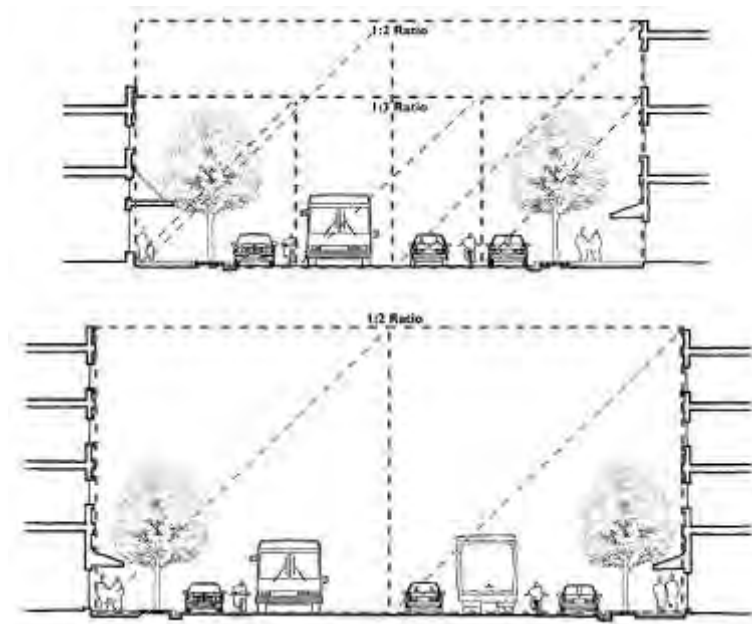
		<div><p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p><p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p><p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p><p>INDEX CARD</p><p>Halaman 21 dari 22</p></div>
		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 115, Wonokromo</p> <p>Fungsi: Rumah Hunian</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Bentukan Atap, Pintu, Jendela, Podium</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Rumah hunian peninggalan kolonial Belanda ini memiliki komponen-komponen fasad yang menunjukkan keaslian gaya kolonial. Sebagai bangunan 1 lantai, proporsi atap menjadi dominan dan atap perisai yang dipertahankan merupakan elemen pengikat bangunan dalam hal visual koridor. Walau kehadiran kanopi metal mengurangi keharmonisannya, elemen bangunan seperti bentukan atap perisai maupun komposisi jendela dan pintu dapat dijadikan acuan referensi dan memenuhi nilai signifikansi estetika.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>		<p>Elemen dekorasi yang berlebih pada pagar bangunan justru menyaingi fokus visual sehingga tingkat transparansi yang dimiliki akan berkurang. Perbandingan antara jeruji vertikal dengan bidang yang masif masih belum memadai dengan baik.</p>

 <p>Keyplan</p>	 <p>Site Plan</p>	<div data-bbox="1139 266 1230 353">  </div> <p>MAGISTER PERANCANGAN KOTA JURUSAN ARSITEKTUR INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER</p> <p>PENGEMBANGAN KUALITAS VISUAL DI KORIDOR JALAN RAYA DARMO SURABAYA BAGI PEJALAN KAKI</p> <p>M. Alfian Rizki S. 3214203008</p> <p>INDEX CARD</p> <p>Halaman 22 dari 22</p>
 <p>Foto (Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)</p>		<p>Identifikasi Bangunan</p> <p>Alamat: Jl. Raya Darmo no. 123, Wonokromo</p> <p>Fungsi: Bank BTN</p> <p>Klasifikasi Cagar Budaya: -</p> <p>Aspek Referensi Bentukan Atap, Dormer, Listplank</p>
<p>Nilai Bangunan</p> <p>Jejak massa bangunan peninggalan kolonial masih terlihat walaupun bangunan ini telah dialihfungsikan dan wajah bangunannya diubah untuk memenuhi kebutuhan aktivitas sesuai dengan fungsinya sebagai Bank. Bangunan ini memiliki nilai signifikansi estetika karena adanya berbagai elemen seperti bentukan atap perisai, elemen dekorasi atap berupa dormer, maupun penggunaan komponen listplank yang sekaligus menjadi kanopi bagi lantai dasar bangunan. Pencapaian dari tampilan tersebut ialah keselarasan bangunan komersial ini terhadap kondisi koridor Darmo sebagai situs cagar budaya.</p>		
<p>Visualisasi Elemen Pagar</p>	<p>Transparansi bangunan dicapai dengan penggunaan pembatas perimeter berupa pagar setinggi 1,5 meter yang terdiri dari podium dasar yang diteruskan dengan bilah-bilah vertikal, memungkinkan pengamat untuk memandang melewati elemen pagar.</p>	

4.11. Vegetasi Sebagai Elemen Enclosure Koridor

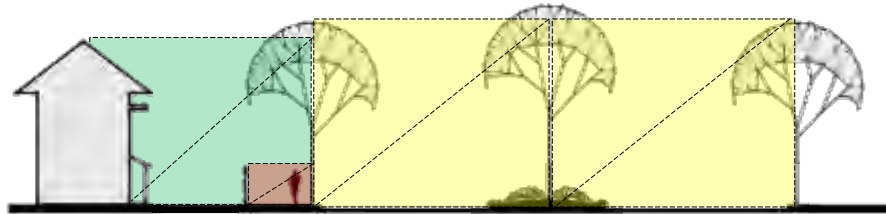
Sebagai bagian dari elemen koridor kota, vegetasi adalah elemen lansekap yang dapat berfungsi baik sebagai pelantai, pendinding, peneduh, ornamen maupun pengisi ruang (Irwan, 2005). Bagi pengamat pejalan kaki, lingkup visual koridor jalan raya Darmo juga meliputi deretan pohon yang ditanam baik di median jalan maupun di sepanjang jalur pejalan kaki sebagai fungsi pembatas visual. Kondisi ini terjadi karena iklim tropis lembab membutuhkan adanya peneduh bagi pejalan kaki seperti yang diisyaratkan oleh Nix (1949).

Dalam konteks pengalaman meruang bagi pejalan kaki yang dikaitkan dengan aspek *enclosure* oleh Ewing (2013) diketahui bahwa terdapat kebutuhan psikologis bagi manusia untuk merasakan „ruang“ sehingga memerlukan identifikasi visual adanya elemen vertikal/pedinding saat berada di area *outdoor*. Elemen vertikal ini dirasakan oleh pejalan kaki melalui adanya dinding bangunan, dinding pagar, maupun deretan pepohonan. Efek *enclosure* didapat dari perbandingan ruang antara ketinggian:lebar ruang minimal 1:4 agar pejalan kaki dapat merasakan ruang. Secara optimal perbandingan yang dibutuhkan adalah 1:2 agar pengamat dapat menikmati visual secara utuh namun tidak perlu terlalu mengadahkan kepala. Referensi dapat dilihat kembali pada gambar 2.9.



Gambar 4.34 Ilustrasi Perbandingan Ketinggian dan Lebar Ruang Kota
(Sumber: *Community, Design + Architecture*)

Wilayah kota tidak selalu memiliki jenis bangunan tinggi sebagai elemen dinding „ruang“, seperti koridor jalan raya Darmo yang sebagian berupa bangunan rendah, memiliki kemunduran bangunan, serta dengan kepadatan rendah. Dalam hal ini elemen dinding dapat dihadirkan dengan bantuan pepohonan yang ditanam sepanjang jalur pejalan kaki untuk menjadi elemen dinding.










Gambar 4.35 Ilustrasi *Enclosure* Koridor Darmo
(Olahan Penulis, 2016)

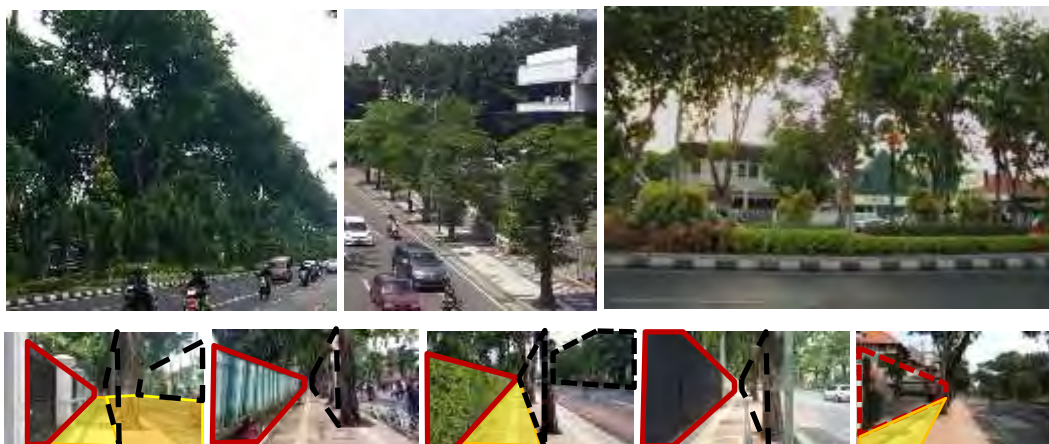
Seperti hasil analisa yang dilakukan pada 6 zona koridor Darmo, diketahui bahwa lingkup *enclosure* yang dirasakan pengamat saat berada di jalur pejalan kaki lebih banyak ditentukan oleh elemen pagar dan deretan pohon yang berada di tepian dan otomatis menjadi pembatas visual jalur pejalan kaki (warna merah). Apabila bangunan berfungsi sebagai komersial dan tidak menggunakan pagar permanen, ruang *enclosure* membesar dari deretan pohon hingga dinding bangunan (warna hijau). Perbandingan dimensi ruang ditentukan oleh ketinggian bidang vertikal terendah yang dikenali oleh pengamat, dapat bergantung pada ketinggian pagar maupun ketinggian bangunan. Secara visual pengamat perlu untuk setidaknya mendapatkan perbandingan 1:4 agar dapat mendefinisikan ruang dengan baik.

Pada lingkungan kendaraan bermotor di jalan raya, bidang vertikal dibentuk dari deretan pohon di median jalan dan di kedua sisi jalan raya (warna kuning). Selain berfungsi sebagai peneduh, keberadaan pepohonan juga berfungsi sebagai metode *traffic-calming* dimana keberadaan pohon menjadi halang rintangan dan menyebabkan pengemudi membatasi kecepatannya. Dari segi visual, keberadaan pohon dengan berdempetan di median jalan dipandang sebagai pemisah yang mengurangi kesinambungan lingkungan di sisi yang berseberangan. Perlu diperhatikan bahwa jenis vegetasi yang dapat dijadikan elemen koridor kota berdasarkan bentuk visual tajuk maupun estetikanya dapat dibedakan menjadi:

Tabel 4.13 Bentuk Tajuk Pohon

No	Gambar	Bentuk Pohon	Rekomendasi Berdasar Zona Konteks Perkotaan
1.		Pohon berbentuk tiang/kolom	-
2.		Pohon berbentuk payung	✓
3.		Pohon bertajuk bulat	-
4.		Pohon bertajuk oval	-
5.		Pohon bertajuk melebar di atas	✓
6.		Pohon bertajuk segi tiga	✓
7.		Pohon bertajuk tidak beraturan	-

(Sumber: Niniek, 2011)



Gambar 4.36 Kondisi *Enclosure* Vegetasi Koridor Darmo
(Olahan Penulis, 2016)

Vegetasi yang ada di koridor jalan raya Darmo didominasi oleh pohon berskala besar dan telah puluhan tahun berada di sepanjang median jalan maupun di jalur pejalan kaki. Bentuk yang dimiliki oleh pepohonan ini adalah tajuk payung maupun tajuk yang membesar di atas. Kondisi ranting yang ada telah memenuhi syarat minimum 4 meter dari permukaan tanah agar tidak mengganggu kendaraan besar yang melewati jalan arteri sekunder ini.

Jarak antar deret pohon berusaha untuk memnciptakan kanopi peneduh yang menerus di sepanjang koridor, namun hal ini tidak dapat dipenuhi karena banyaknya kebutuhan akses kendaraan ke dalam lahan bangunan maupun karena adanya saluran air kota yang melintang di beberapa titik koridor Darmo. Secara umum jarak antar pohon bervariasi antara 4,5 hingga 9 meter dengan tajuk sebesar 5-8 meter. Area median jalan terdiri dari pepohonan besar (12-14 meter), pohon dan palem berukuran sedang (5-6 meter), serta semak pedu (1-2 meter). Keberadaan pohon berukuran besar sebagai kanopi jalan raya tidak mengganggu pandangan visual pejalan kaki ke sisi seberang Darmo, namun adanya pohon berukuran sedang serta tanaman palem yang ditanam rapat justru menjadi penghalang visual bagi pengamat.

Menurut Peraturan Daerah Kota Surabaya nomor 19 tahun 2014 tentang perlindungan pohon, pasal 6 memberikan ketentuan mengenai penebangan atau pemindahan pohon. Aturan untuk penebangan pohon dikaitkan dengan upaya perlindungan pohon sehingga perlu memenuhi alasan:

- (1) Keberadaan pohon mengganggu jaringan utilitas kota
- (2) Keberadaan pohon mengganggu atau membahayakan bagi keselamatan/kepentingan umum; atau
- (3) Ditempat atau disekitar lokasi pohon akan didirikan suatu bangunan atau akan dipergunakan untuk keperluan akses jalan oleh pemohon.

4.12. Kesimpulan Hasil Analisa

Setelah mengetahui kondisi internal pada koridor Darmo, analisa masing-masing zona akan diperbandingkan untuk mengetahui kedudukan masing-masing karakteristik zona. Tahap ini termasuk sebagai penentuan tujuan penelitian dalam proses *Synoptic Method*.

Tabel 4.14 Kesimpulan Kualitas Perancangan Kota Bagi Pejalan Kaki

No	Variabel	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
1	<i>Imageability</i>	Tikungan Jl. Diponegoro – Jl. Darmo memiliki imajibilitas tinggi berkat Taman Mayangkara dan Perpustakaan BI	RS Darmo, Hotel Mercure dan Jembatan Penyeberangan Orang memiliki nilai imajibilitas tinggi pada zona 2	Node Jl. dr. Soetomo, Jl. Cokroaminoto dan Jl. Pandegiling memiliki imajibilitas tinggi berkat Gedung Wisnilak, Restoran Carl's Jr dan Apotek Kimia Farma	Imajibilitas yang tinggi dibentuk oleh node Jl. dr. Soetomo dari adanya Monumen Perjuangan Polri serta elemen <i>arcade</i> Bank Jatim di tepi node.	Bangunan cagar budaya SMAK Santa Maria memiliki imajibilitas yang jelas. Bangunan Bangkok Bank juga memiliki pengulangan gaya kolonial	Imajibilitas dihadirkan oleh ruang terbuka dan bangunan masif di zona ini, yakni Taman Bungkul, Grha Wonokoyo dan Kantor PT. Sumber Bahagia
2	<i>Enclosure</i>	Lingkup ruang pejalan kaki dibatasi oleh perimeter berupa pagar dan jalan raya. Saat acara <i>Car-Free Day</i> lingkup ini membesar hingga keseluruhan bentang koridor Darmo.		Lingkup ruang pejalan kaki dibatasi oleh perimeter berupa pagar dan jalan raya.		Lingkup ruang pejalan kaki dibatasi oleh perimeter berupa pagar dan jalan raya. Saat acara <i>Car-Free Day</i> lingkup ini membesar hingga keseluruhan bentang koridor Darmo.	
3	<i>Human Scale</i>	Dimensi elemen ruang kota seperti	Elemen signage terbagi menjadi	Elemen signage terbagi menjadi	Sebagian besar <i>signage</i> ditujukan	Media promosi berupa <i>billboard</i>	Elemen signage terbagi menjadi

		<i>signage</i> dan jalur pejalan kaki telah menyesuaikan dengan dimensi manusia berjalan.	skala manusia dan pengendara kendaraan. Videotron tidak sesuai bagi skala manusia	skala manusia dan pengendara kendaraan. <i>Street furniture</i> membantu skala manusia	bagi pengendara kendaraan serta berukuran terlalu besar dan dekat dengan pejalan kaki	maupun <i>signage</i> lokasi banyak berskala besar, sedangkan penanda identitas bangunan berskala manusia	skala manusia dan pengendara kendaraan yang memiliki jarak memadai terhadap pengamat.
4	<i>Transparency</i>	Transparansi tinggi bagi bangunan komersial, transparansi rendah bagi bangunan hunian					
5	<i>Complexity</i>	Kompleksitas tidak beragam. Bangunan semi permanen menjadi variasi.	Kompleksitas lebih beragam dari zona 1. Bangunan Hotel menjadi variasi	Kompleksitas tinggi. Variasi berasal dari kegunaan lahan, bentuk dan gaya bangunan		Percampuran bangunan modern dan kolonial secara merata, variasi dari siluet bangunan	Kompleksitas bangunan beragam. Bangunan komersial dan sekitar saluran air menjadi variasi
6	<i>Coherence</i>	Elemen pengikat berupa ketinggian bangunan. Jalur pejalan kaki membantu kontinuitas koridor	Tidak ditemukan elemen pengikat yang jelas. Jalur pejalan kaki membantu kontinuitas koridor	Elemen pengikat berupa bentuk atap senada. Jalur pejalan kaki membantu kontinuitas koridor		Tidak ditemukan elemen pengikat yang jelas. Jalur pejalan kaki membantu kontinuitas koridor	Elemen pengikat berupa bentuk atap senada. Jalur pejalan kaki membantu kontinuitas koridor
7	<i>Legibility</i>	Halte dengan identitas lokasi menjadi petunjuk utama. Penanda lainnya menunjukkan lokasi jalur sepeda dan jalur penyeberangan jalan bagi pejalan kaki					Penanda berupa identitas lokasi beserta rambu lalin
8	<i>Linkage</i>	Jajaran pohon dan jalur sepeda menjadi penghubung visual paralel dengan jalan, jalur penyeberangan menjadi penghubung melintang jalan					

Berdasarkan penilaian komponen-komponen koridor Darmo dari sudut pandang pejalan kaki, diketahui bahwa tiap zona memiliki bangunan serta objek fisik yang mampu memberikan kesan mudah dikenal dan mudah diingat bagi pengamat karena karakternya yang lebih menonjol, lokasi yang strategis, maupun dimensinya yang tidak umum. Dikarenakan lingkungan pejalan kaki di sepanjang koridor Darmo memiliki tatanan yang konstan secara eksisting, ruang lingkup yang dapat dirasakan oleh pejalan kaki dibentuk dari elemen ruang luar seperti elemen atap berupa teduhan pohon dan langit, elemen dinding berupa pagar bangunan dan deretan pohon, dan elemen lantai berupa perkerasan jalur pejalan kaki.

Aspek visual dari tata informasi yang ada di setiap zona lebih didominasi *billboard* dan *signage* berskala besar yang tidak sesuai bagi pejalan kaki. Tingkat transparansi bangunan di setiap zona mengikuti peruntukannya, komersial atau hunian. Kompleksitas bangunan cenderung lebih beragam apabila di sisi utara Darmo, dan rendah di sisi selatan Darmo. Elemen pengikat koridor tidak ditemukan pada bangunan, melainkan banyak dibentuk oleh lingkungan pejalan kaki. Kemudahan dalam membaca lokasi bagi pejalan kaki banyak didukung oleh halte bus, namun elemen penanda lainnya tidak tersebar merata. Penghubung fisik dan visual yang dapat diamati oleh pejalan kaki ditemukan pada pembatas jalur sepeda, jalur penyeberangan jalan maupun jembatan penyeberangan yang mampu menghadirkan kesan keterhubungan antara bagian koridor Darmo yang berbeda lokasi.

Setelah mengetahui kondisi penilaian berdasarkan sudut pandang kebutuhan pejalan kaki, perlu untuk mengetahui lebih dalam mengenai kondisi perimeter koridor Darmo yang memberikan dampak visual terhadap pengamat yang melintasinya. Dengan demikian akan disusun kesimpulan kualitas visual kota dari masing-masing zona dan menghasilkan kondisi internal dan karakteristik hasil pembacaan koridor kota, yaitu:

Tabel 4.15 Kesimpulan Analisa Kualitas Visual Kota

No	Variabel	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
1	Kesatuan	Kesatuan bangunan-bangunan telah dicapai dengan elemen listplank	Kesatuan bangunan-bangunan telah dicapai dengan elemen listplank dan balkon lantai 2	Kesatuan bangunan-bangunan telah dicapai dengan siluet bentuk atap	Kesatuan bangunan telah dicapai dengan elemen listplank & elemen sosoran teras	Kesatuan bangunan-bangunan telah dicapai dengan elemen listplank dan balkon lantai 2	Kesatuan bangunan-bangunan telah dicapai dengan dekorasi lubang ventilasi kolonial
2	Proporsi	Proporsi bangunan telah banyak mengikuti gaya bangunan kolonial	Proporsi bangunan telah banyak mengikuti gaya bangunan kolonial kecuali bangunan hotel	Proporsi bangunan telah banyak mengikuti gaya bangunan kolonial kecuali bangunan >1 lantai	Proporsi bangunan telah banyak mengikuti gaya bangunan kolonial kecuali bangunan kantor modern		Proporsi bangunan telah banyak mengikuti gaya bangunan kolonial kecuali bangunan >1 lantai
3	Skala	Bangunan perimeter memiliki skala yang sejenis (1-2 lantai)	Bangunan perimeter memiliki skala yang bervariasi (1-14 lantai). Bangunan besar berusaha membantu skala dengan mengubah elemen fasad menjadi	Bangunan perimeter memiliki skala yang bervariasi (1-4 lantai). Skala banyak dipengaruhi kemunduran bangunan	Bangunan perimeter memiliki skala yang bervariasi (1-6 lantai). Skala banyak dipengaruhi komponen lantai dasar	Bangunan perimeter memiliki skala yang bervariasi (1-4 lantai). Skala banyak dipengaruhi dimensi komponen lantai dasar	Bangunan perimeter memiliki skala yang bervariasi (1-10 lantai). skala dibantu dengan mengubah elemen fasad menjadi

			berukuran kecil.				berukuran kecil.
4	Harmoni	Nilai harmoni berkurang karena satu bangunan infill Perpustakaan BI yang tidak simpatik.	Nilai harmoni dimiliki hanya pada bangunan kolonial, bangunan modern memiliki kondisi selalu berbeda	Nilai harmoni dibentuk dari bangunan infill yang ada. Terdapat bangunan bank dan restoran yang merusak harmoni lingkungan	Nilai harmoni dimiliki dengan meniru bangunan kolonial, termasuk unsur infill struktur bangunan.	Nilai harmoni dibentuk dari bangunan infill yang ada. Terdapat peniruan gaya kolonial bagi bangunan baru	Nilai harmoni berkurang karena podium Grha Wonokoyo maupun parapet Bank Jatim Syariah
5	Keseimbangan Simetri	Tiga jenis keseimbangan dimiliki oleh tiap bangunan yang ada					
6	Irama	Bidang <i>middleground</i> dan <i>foreground</i> cenderung konsisten, <i>background</i> dipengaruhi oleh adanya taman Mayangkara dan kamuflase bangunan semi permanen	Bidang <i>middleground</i> dan <i>foreground</i> cenderung konsisten, <i>background</i> dipengaruhi oleh adanya variasi bentukan dan ketinggian bangunan	Bidang <i>background</i> dan <i>foreground</i> cenderung konsisten, <i>middleground</i> dipengaruhi oleh elemen pagar bangunan	Bidang <i>middleground</i> dan <i>foreground</i> cenderung konsisten, <i>background</i> dipengaruhi oleh adanya variasi bentukan dan ketinggian bangunan	Bidang <i>background</i> dan <i>foreground</i> cenderung tidak konsisten, deretan pohon memiliki perubahan interval yang acak	Bidang <i>foreground</i> cenderung konsisten, <i>background</i> dipengaruhi oleh lebar persil lahan dan kamuflase bangunan semi permanen

7	Kontras	Kontras warna minimal, kontras bentuk dihasilkan oleh bangunan semi-permanen dan permainan elemen listplank bangunan.	Kontras warna minimal, kontras bentuk dihasilkan oleh bangunan <i>blob-architecture</i> dan struktur videotron	Kontras warna dihasilkan oleh bangunan restoran, kontras bentuk dihasilkan oleh permainan elemen listplank bangunan.	Kontras warna minimal, kontras bentuk dihasilkan oleh pemilihan tekstur material fasad bangunan	Kontras warna minimal, kontras bentuk dihasilkan oleh bentuk perkantoran yang terlalu masif dan bergeometri kubus	Kontras warna dihasilkan oleh bangunan elemen fasad masjid, kontras bentuk dihasilkan oleh kanopi Grha Wonokoyo.
---	---------	---	--	--	---	---	--

Dengan merujuk pada elemen-elemen koridor kota yang telah ditetapkan pada sub-bab 1.4 batasan kajian, maka hasil analisa dengan aspek sudut pandang pejalan kaki Ewing dan hasil analisa estetika fasad bangunan Moughtin dapat dikelompokkan ke dalam 4 elemen utama yaitu: (1) Fasad bangunan perimeter; (2) Sistem sirkulasi pejalan kaki; (3) Vegetasi; dan (4) *Street furniture* koridor kota. Sehingga akan didapatkan diagram yang menghubungkan keseluruhan aspek penelitian dan menjadi landasan pengembangan koridor jalan raya Darmo sebagai berikut:

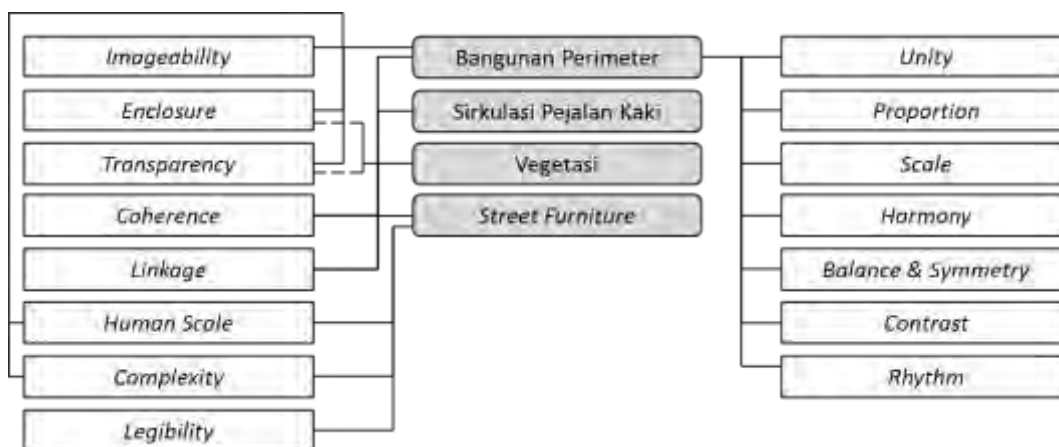


Diagram 4.1 Diagram Kesimpulan Penelitian
(Olahan Penulis, 2016)

Hasil dari kedua analisa yang dihubungkan tersebut dapat dijadikan dasar penarikan makna untuk memenuhi tujuan penelitian berupa identifikasi kualitas visual koridor jalan raya Darmo. Hal ini sesuai dengan proses *Synoptic Method* tahap ketiga. Berikut adalah kesimpulan hasil analisa berdasarkan elemen koridor kota:

Tabel 4.16 Kesimpulan Penelitian Kualitas Visual Darmo

Elemen	Kesimpulan Penelitian
Bangunan Perimeter	Bangunan-bangunan utama yang tersebar di koridor Darmo memiliki imajibilitas tinggi dengan bentuk estetika menonjol
	Kemunduran bangunan maupun elemen pagar telah menciptakan kesan meruang yang kuat
	Elemen pagar permanen masih belum sepenuhnya mempromosikan kondisi visual bangunan
	Keterhubungan perimeter koridor telah dijaga dengan kemunduran bangunan yang seragam dan memenuhi peraturan.

Bangunan Perimeter	Tidak ada elemen pengikat yang jelas pada bangunan perimeter
	Artikulasi bangunan-bangunan perimeter telah menyesuaikan skala manusia
	Fasad bangunan memiliki variasi kekayaan visual tinggi namun terlalu kacau untuk dipahami
	Kondisi fasad bangunan-bangunan perimeter masih belum memberikan kesan kualitas visual yang baik secara keseluruhan karena bentuk dan tipologinya memiliki keragaman yang tinggi.
Sirkulasi Pejalan Kaki	Secara visual, desain jalur pejalan kaki telah menunjukkan kontinuitas dengan pola desain yang senada
	Konsistensi dimensi minimum telah dipenuhi namun belum ada pembeda yang jelas mengenai fungsi lajur pejalan kaki.
Vegetasi	Deretan pepohonan telah memberikan batas visual yang jelas mengenai hirarki ruang bagi pejalan kaki
	Jenis vegetasi di dalam lahan bangunan dan median jalan belum memberikan transparansi bagi pengamat
	Keseragaman jenis tanaman dan dimensinya di kedua sisi koridor telah memberikan keterhubungan yang baik
	Posisi penempatan deretan pohon di sepanjang jalur pejalan kaki tidak konsisten dan mengurangi lebar efektif bagi rute berjalan
<i>Street Furniture</i>	Rute-rute penyeberangan jalan dan perlengkapannya masih belum menunjukkan desain estetis dan menghubungkan visual kedua tepi jalan Darmo
	Elemen pendukung aktivitas pejalan kaki yang mendukung skala manusia tidak tersebar secara merata
	Kekayaan visual <i>street furniture</i> belum mencerminkan karakter situs cagar budaya kota
	Elemen penanda identitas lokasi dan informasi fasilitas koridor kota telah tersedia bagi pejalan kaki

Sumber: Hasil Penarikan Makna Penelitian

Berdasarkan hasil analisa dan kesimpulan hasil analisa, perlu untuk memperhatikan kembali hasil sintesa kajian pustaka yang telah dilakukan pada bab 2 untuk selanjutnya didapatkan kriteria mengenai kualitas visual bagi pejalan kaki, yaitu:

Tabel 4.17 Kriteria Umum Elemen Fisik Koridor

No	Elemen	Kriteria Umum Penelitian
1	Bentuk, Massa dan Estetika Fasad Bangunan	- Berbagai pengaturan ukuran dari tipe-tipe bangunan yang ada sebaiknya turut mempromosikan kesatuan dari hubungan antar bangunan yang terdapat pada satu persil lahan.

		<ul style="list-style-type: none"> - Untuk menyesuaikan dengan karakter koridor, sistem penandaan bagi tiap bangunan umum dan komersial perlu diatur agar menjaga harmoni keseluruhan wilayah. Hal ini merujuk juga bagi <i>fascia</i> bangunan komersial.
2	Konservasi	<ul style="list-style-type: none"> - Setiap obyek bangunan maupun area yang terdapat di wilayah konservasi harus dijaga keasliannya demi mempertahankan nilai <i>intangible</i> yang dimilikinya. Terutama bagi obyek yang diasosiasikan dengan peninggalan periode sejarah tertentu. - Perlu untuk menghormati kualitas karakteristik lokal yang telah dimiliki, meliputi integrasi skala, volume, siluet massa, ritme, tekstur dan skema warna bangunan.
3	<i>Genius Loci</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Struktur fisik dan tatanan spasial yang ditemui harus dapat memberikan makna yang jelas bagi pengamatnya. - Harus ada hubungan langsung yang saling melengkapi diantara berbagai objek yang ada. Objek tersebut dapat meliputi bangunan, monumen, maupun lingkungan pendukung disekitarnya.
4	Sistem Sirkulasi	<ul style="list-style-type: none"> - Sistem infrastruktur dalam skala kota harus dapat mengakomodasi sebagai penghubung sirkulasi antar wilayah kota (intra) dan akses dari dan menuju kota (ekstra). - Harus dapat menjamin kenyamanan <i>pedestrian</i> yang melintasi bagian dari wilayah kota.

Sumber: Hasil Kajian Teori, 2016

Sedangkan kriteria desain akan mempertimbangkan kriteria umum penelitian serta kebutuhan khusus bagi pejalan kaki yang ditemukan berdasarkan hasil analisa yang dilakukan pada masing-masing zona, meliputi:

Tabel 4.18 Kriteria Koridor Kota Bagi Pejalan Kaki

No	Aspek	Kriteria Umum	Kriteria Khusus
1	<i>Imageability</i>	Koridor kota harus memiliki bagian-bagian yang unik dan mudah dikenali untuk menciptakan kesan yang mendalam.	Bangunan-bangunan bersejarah dan yang termasuk cagar budaya di koridor Darmo sebaiknya ditonjolkan dan dipromosikan bagi pengamat yang melintasinya.

2	<i>Enclosure</i>	Koridor kota perlu untuk menghadirkan kesan meruang bagi area <i>outdoornya</i> agar pejalan kaki dapat merasakan hubungan langsung dengan lingkungan.	Pada masing masing zona sebaiknya menyesuaikan perbandingan ketinggian dan jarak yang membentuk proporsi perimeter jalan untuk lingkup pejalan kaki
3	<i>Human Scale</i>	Aspek fisik koridor kota perlu mempertimbangkan ukuran, proporsi dan kecepatan pejalan kaki agar menjadi intim.	<i>Street furniture</i> yang ada di sepanjang koridor Darmo sebaiknya memenuhi kebutuhan skala manusia.
4	<i>Transparency</i>	Koridor kota harus dapat menunjukkan berbagai aktivitas yang terjadi di balik batas fisik kota bagi pejalan kaki.	Proporsi komponen fisik di lantai dasar sebaiknya memudahkan identifikasi fungsi lahan maupun aktivitas yang terjadi di dalamnya.
5	<i>Complexity</i>	Koridor kota harus memiliki kekayaan lingkungan fisik yang dapat dinikmati oleh pejalan kaki.	Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.
6	<i>Coherence</i>	Koridor kota perlu memiliki konsistensi karakteristik dan tatanan visual dari bangunan, lansekap, <i>street furniture</i> serta perkerasan jalur pejalan kaki.	Fasad bangunan yang ada sebaiknya tampil dengan garis besar yang seragam. Jarak vegetasi bagi lansekap juga perlu diseragamkan dan variasi yang setipe sebagai elemen dominan.
7	<i>Legibility</i>	Koridor kota perlu memberikan kemudahan dalam memahami lokasi dan orientasi bagi pejalan kaki.	Perlu untuk melengkapi koridor kota dengan berbagai objek yang menjadi penanda visual.
8	<i>Linkage</i>	Antar bagian-bagian koridor kota harus memiliki hubungan fisik maupun visual agar menjadi kesatuan yang utuh.	Penyatuan berbagai aspek lingkungan di koridor Darmo dengan sejumlah komponen fisik yang terkoneksi.

Sumber: Hasil Kajian Analisa Penulis, 2016

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB V

KONSEP DAN DESAIN SKEMATIK

5.1. Perumusan Konsep Desain

Tahap selanjutnya dalam penelitian ini adalah proses merancang yang bertujuan untuk memberikan konsep desain dan dapat dijabarkan sebagai ide solusi atas kondisi yang ditemukan dari hasil analisa pada Bab IV. Tahap ini termasuk dalam tahap ke-4 dalam *Synoptic Method*. Konsep desain dihasilkan setelah dilakukan penggalan kondisi pada lokasi penelitian yang kemudian hasil analisisnya menunjukkan kebutuhan yang perlu dipenuhi untuk memenuhi standar yang ditetapkan oleh literatur terkait. Berdasarkan penetapan metodologi terpilih, aspek utama penelitian didasarkan pada koridor kota yang berorientasi pada pejalan kaki sehingga dilakukan kajian berdasarkan teori mengenai *Imageability*, *Enclosure*, *Human Scale*, *Transparency*, *Complexity*, *Coherence*, *Legibility*, dan *Linkage* untuk menjadi rumusan kriteria khusus.

Kriteria khusus yang telah dihasilkan akan disesuaikan dengan rancangan dalam bentuk konsep-konsep yang menjabarkan cara untuk mencapai kebutuhan yang diisyaratkan oleh kesimpulan hasil analisa. Dengan demikian arahan desain yang diberikan akan sesuai dengan kondisi wilayah penelitian. Berikut adalah kriteria khusus yang akan digunakan:

Tabel 5.1 Kriteria Desain Koridor Kota Bagi Pejalan Kaki


No	Aspek	Kriteria Khusus
1	<i>Imageability</i>	Bangunan-bangunan bersejarah dan yang termasuk cagar budaya di koridor Darmo sebaiknya ditonjolkan dan dipromosikan bagi pengamat yang melintasinya.
2	<i>Enclosure</i>	Pada masing masing zona sebaiknya menyesuaikan perbandingan ketinggian dan jarak yang membentuk proporsi perimeter jalan untuk lingkup pejalan kaki
3	<i>Human Scale</i>	<i>Street furniture</i> yang ada di sepanjang koridor Darmo sebaiknya memenuhi kebutuhan skala manusia.
4	<i>Transparency</i>	Proporsi komponen fisik di lantai dasar sebaiknya memudahkan identifikasi fungsi lahan maupun aktivitas

		yang terjadi di dalamnya.
5	<i>Complexity</i>	Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.
6	<i>Coherence</i>	Fasad bangunan yang ada sebaiknya tampil dengan garis besar yang seragam. Jarak vegetasi bagi lansekap juga perlu diseragamkan dan variasi yang setipe sebagai elemen dominan.
7	<i>Legibility</i>	Perlu untuk melengkapi koridor kota dengan berbagai objek yang menjadi penanda visual.
8	<i>Linkage</i>	Penyatuan berbagai aspek lingkungan di koridor Darmo dengan sejumlah komponen fisik yang terkoneksi.


Sumber: Hasil Kajian Analisa Penulis, 2016

Tahap berikutnya adalah perumusan konsep desain koridor berdasarkan masing-masing aspek.


Tabel 5.2 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Imageability*

Kriteria Khusus <i>Imageability</i>	Bangunan-bangunan bersejarah dan yang termasuk cagar budaya sebaiknya ditonjolkan dan dipromosikan bagi pengamat yang melintasinya.
Konsep Desain	<p>Bangunan-bangunan yang terpilih pada <i>index card</i> serta yang termasuk dalam kategori bangunan cagar budaya diberikan pengidentifikasi informasi bangunan yang mudah diakses pejalan kaki.</p> 

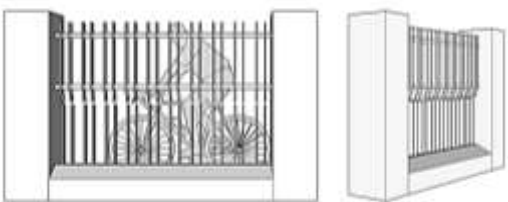
Tabel 5.3 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Enclosure*

Kriteria Khusus <i>Enclosure</i>	Pada masing masing zona sebaiknya menyesuaikan perbandingan ketinggian dan jarak yang membentuk proporsi perimeter jalan
Konsep Desain	<p>Penataan kembali alokasi area masing-masing pengguna koridor jalan agar lebih berorientasi pada lingkungan pejalan kaki.</p> 


Tabel 5.4 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Human Scale*

Kriteria Khusus <i>Human Scale</i>	<i>Street furniture</i> yang ada di sepanjang koridor sebaiknya memenuhi kebutuhan skala manusia.
Konsep Desain	<p>Berbagai objek fisik yang masuk dalam daya jangkauan pejalan kaki memiliki desain dan dimensi yang sesuai dengan proporsi manusia, mencakup objek penerangan buatan, peneduh, tempat transit, vegetasi pendukung, ramp, dll. Termasuk elemen fasad bangunan yang ada di lantai dasar.</p> 


Tabel 5.5 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Transparency*

Kriteria Khusus <i>Transparency</i>	Proporsi komponen fisik di lantai dasar sebaiknya memudahkan identifikasi fungsi lahan maupun aktivitas yang terjadi di dalamnya.
Konsep Desain	<p>Bangunan komersial mengadopsi dimensi pagar rendah atau pagar tidak permanen. Bangunan hunian hanya menggunakan tanaman perdu atau pohon yang ramping untuk memaksimalkan visual. Pagar bangunan hunian dapat mengadopsi desain bilah berderet.</p> 


Tabel 5.6 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Complexity*

Kriteria Khusus <i>Complexity</i>	Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.
Konsep Desain	<p>Penentuan warna dominan yang diterapkan pada bangunan-bangunan utama di koridor Darmo. Warna-warna yang lain akan digunakan sebagai aksen. Kompleksitas koridor juga dapat ditingkatkan dengan tambahan ruang aktivitas sosial bagi pejalan kaki dalam bentuk taman publik, atau area kuliner <i>outdoor</i> yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki.</p> 

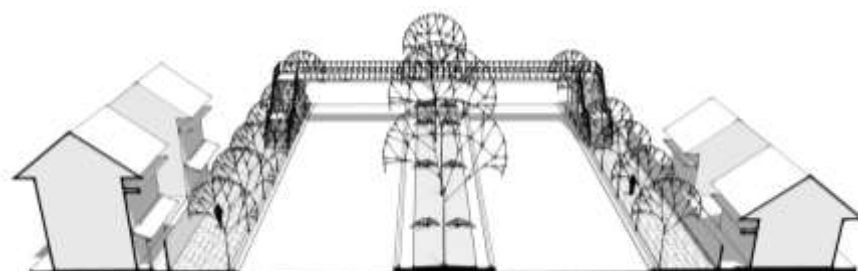
Tabel 5.7 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Coherence*

Kriteria Khusus <i>Coherence</i>	Fasad bangunan yang ada sebaiknya tampil dengan garis besar yang seragam. Jarak vegetasi bagi lansekap juga perlu diseragamkan dan variasi yang setipe.
Konsep Desain	<p>Bagi bangunan-bangunan, proporsi jendela di lantai dasar dapat diseragamkan. Keselarasan lain bisa didapat dengan penggunaan jenis vegetasi yang sejenis pada masing-masing zona, elemen pagar dengan desain yang mengulang bentuk fasad, dan penggunaan <i>street furniture</i> yang senada.</p> 

Tabel 5.8 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Legibility*

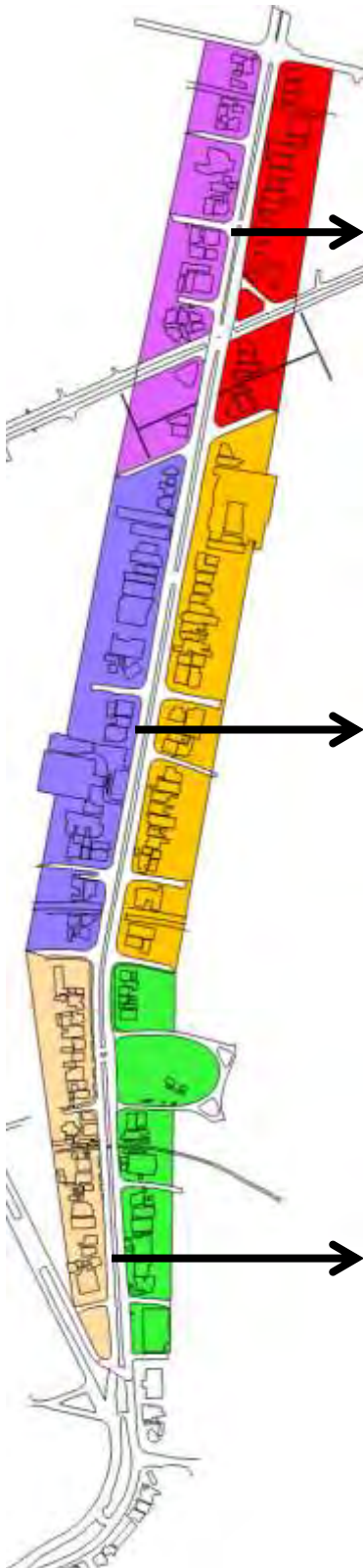
Kriteria Khusus <i>Legibility</i>	Perlu untuk melengkapi koridor kota dengan berbagai objek yang menjadi penanda visual.
Konsep Desain	<p>Bangunan-bangunan yang memiliki peranan pendukung karakter Darmo perlu diberikan elemen penanda yang menghormati kaidah konservasi. Untuk petunjuk orientasi, objek <i>public art</i> dengan tema kolonial dapat diletakkan pada lokasi-lokasi tertentu.</p> 

Tabel 5.9 Kriteria dan Konsep Desain Aspek *Linkage*

Kriteria Khusus <i>Linkage</i>	Penyatuan berbagai aspek lingkungan dengan sejumlah komponen fisik yang terkoneksi.
Konsep Desain	<p>Adanya hubungan dapat diwujudkan dengan kesamaan ketinggian dari objek-objek <i>street furniture</i>, maupun dengan pengembangan desain jembatan penyeberangan serta desain lantai perkerasan.</p> 

5.2. Skematik Desain

Konsep makro bagi pengembangan koridor Jalan Raya Darmo meliputi:

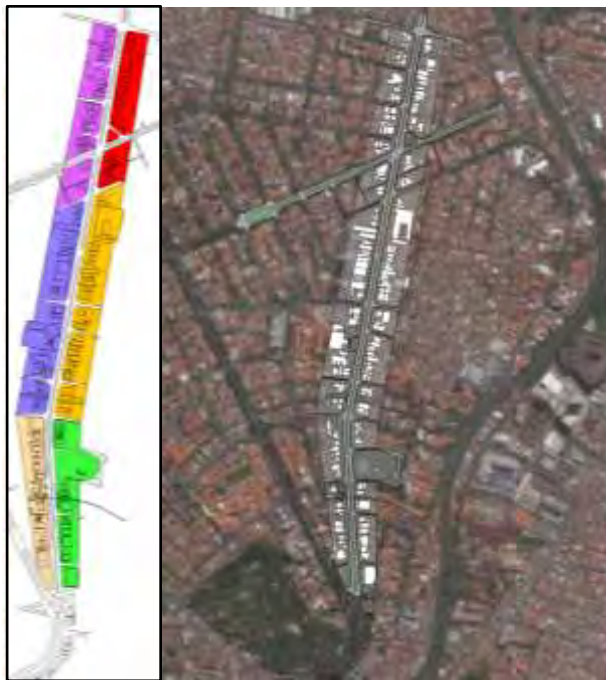


Zona 3 dan 4 yang berbatasan langsung dengan *Central Business District* Basuki Rahmat bangunan-bangunannya telah banyak bergeser menjadi area komersial. Dengan demikian akan ditetapkan sebagai zona transisi dimana bangunan-bangunan dengan skala, bentuk dan material menonjol perlu untuk diberikan pengikat berupa atap perisai dengan jenis ketinggian dan kemiringan yang disesuaikan dengan skala masing-masing badan bangunan. Hal ini mengurangi kontras tampilan fasad yang terlalu modern.

Zona 2 dan 5 banyak terdiri dari bangunan dengan *activity generator* yang tinggi. Bangunan komersialnya juga telah banyak menjaga nilai bangunan kolonial dengan tingkat transparansi tinggi. Hal yang patut diperhatikan adalah pengaturan tata informasi yang cenderung hadir dengan ukuran masif. Adanya bangunan sekolah memerlukan metode *traffic calming* untuk faktor keselamatan dan dalam jangka panjang juga menjaga dimensi fasad bangunan maupun tata informasi pada zona ini agar tidak menjadi terlalu polos dan berukuran besar. Hal ini dapat dicapai berkat kecepatan pengamat yang dibatasi.

Zona 1 dan 6 merupakan zona permukiman dengan tingkat kompleksitas yang tidak sebesar zona lainnya. Tingkat visual bangunan yang ada masih banyak yang terhalangi pagar tinggi dan masif sehingga alternatif bentuk pagar perlu untuk diterapkan. Vegetasi pada zona ini cenderung memiliki kerapatan yang tinggi sehingga menghasilkan pembatas ruang luar yang menghalangi tampilan fasad bangunan. Tatanan yang optimal dan penetapan jenis pohon dengan tajuk lebar diperlukan agar tidak menghalangi visual bangunan.

5.3. Visualisasi Penerapan Skematik Desain



Gambar 5.1 Siteplan Visualisasi Arahan Koridor Darmo

(Olahan Penulis, 2016)

Pengembangan Darmo untuk memperkuat kualitas visual yang lebih berorientasi kepada pejalan kaki berarti melakukan pengembangan terhadap komponen bangunan perimeter (fasad bangunan baru/*infill*, *signage*, pagar, garis besar bangunan), lingkungan pejalan kaki (meliputi jalur pejalan kaki, vegetasi dan *street furniture*), serta lingkungan kendaraan (jalur transportasi) sehingga diharapkan mampu menjaga tema pembangunan asli koridor Darmo sebagai salah satu situs cagar budaya peninggalan kolonial Belanda di Kota Surabaya.



Gambar 5.2 *Bird-eye View* Lingkup Koridor Darmo

(Olahan Penulis, 2016)

Secara makro, konsep dan skematik desain yang diusulkan akan mengikuti hasil temuan analisa mengenai kondisi koridor dan nilai visual dari keseluruhan komponen berdasarkan kebutuhan masing-masing zona. Visualisasi akan berdasarkan aspek-aspek konsep umum yang telah ditetapkan.

Konsep elemen-elemen kota yang dapat dipergunakan untuk mengaplikasikan 8 poin aspek kualitas perancangan kota dan meningkatkan pengalaman meruang dan lebih berorientasi kepada pejalan kaki. Diantaranya:

(1) Peranan Landmark [*Imageability, Complexity, Legibility*]

Bangunan-bangunan cagar budaya di sepanjang koridor jalan raya Darmo dapat menjadi focal point visual pejalan kaki.

(2) Dinding Jalan [*Enclosure, Transparency, Linkage*]

Elemen dinding bangunan, pagar, maupun deretan vegetasi akan membantu pembentukan lingkup pejalan kaki.

(3) Street Furniture [*Human Scale, Complexity, Legibility*]

Fasilitas penunjang bagi pejalan kaki yang sesuai mampu meningkatkan nilai koridor kota.

(4) Tata Informasi Berskala Kecil [*Human Scale, Coherence, Legibility*]

Menghindari adanya dominasi terhadap objek visual utama koridor kota. Termasuk bagian dari upaya perlindungan konservasi.

(5) Perkerasan Khusus [*Human Scale, Complexity, Linkage*]

Perbedaan jenis dan material menunjukkan hirarki fungsi yang berbeda bagi pejalan kaki.

(6) Public Art [*Imageability, Complexity, Legibility*]

Bagian dari objek visual yang dapat membantu menjelaskan tema/karakteristik koridor kota.

(7) Elemen Air [*Human Scale, Complexity*]

Variasi elemen estetika yang mampu mendukung dari segi ekologis.

(8) Area Makan Outdoor [*Complexity, Human Scale, Transparency*]

Upaya untuk menyatukan ruang publik dan meningkatkan transparansi bangunan yang ramah bagi pejalan kaki

(9) Prasarana Layanan Umum Bawah Tanah [*Imageability, Human Scale*]

Penyembunyian elemen-elemen negatif secara estetik seperti kabel-kabel jaringan listrik/telepon karena potensi kekacauan visual.


Elemen lainnya yang secara tidak langsung dapat meningkatkan kualitas visual bagi pejalan kaki adalah:

- (10) Keamanan Penyeberangan Jalan [*Complexity, Linkage*]
Pengaturan visual yang leluasa untuk menjamin keamanan pejalan kaki.
- (11) Pembatasan yang Sesuai Terhadap Lalu Lintas [*Enclosure, Linkage*]
Mendefinisikan lingkup yang dimiliki pejalan kaki sebagai ranah publik.
- (12) Bangunan Beorientasi ke Jalan [*Enclosure, Transparency, Complexity*]
Penerapan akses utama bangunan yang berinteraksi langsung dengan jalan.
- (13) Area yang Nyaman dan Aman Untuk Menunggu [*Human Scale, Complexity*]
Meningkatkan potensi integrasi moda transportasi bagi pejalan kaki.
- (14) Traffic Calming [*Human Scale, Complexity, Linkage*]
Menetapkan prioritas bagi lingkup-lingkup pelintas koridor, terutama pada area situs cagar budaya seperti Darmo
- (15) Taman Publik [*Imageability, Human Scale, Complexity*]
Pemanfaatan fasilitas kota untuk menarik minat berajalan kaki di koridor kota.
- (16) Penerangan Berskala Manusia [*Enclosure, Human Scale, Coherence*]
Membantu keterhubungan dan kejelasan pejalan kaki dan menjadi tolak ukur penentuan lokasi aktivitas yang diharapkan.


Dengan demikian telah ditentukan tema yang sesuai dengan konsep dan ide solusi bagi pengembangan koridor jalan raya Darmo berupa *Attractive City*, dimana berangkat dari keinginan adanya pengembangan kualitas visual


lingkungan untuk pejalan kaki, sehingga koridor kota harus mampu mengundang orang-orang segala usia untuk berjalan dan bersepeda serta menghabiskan waktu di ranah publik. Pendekatan *Attractive City* juga sesuai dengan dasar pemikiran yang telah disebutkan pada sub-bab 2.3 Family Tree Penelitian dimana *Urban Heritage Conservation* mengisyaratkan adanya dukungan ranah publik untuk meningkatkan kualitas objek-objek cagar budaya kota.

Sebagai tambahan, status koridor Darmo sebagai bagian dari Situs Cagar Budaya Perumahan Darmo memiliki potensi kesejarahan apabila jalur kereta api ringan (tram) dapat diterapkan kembali di koridor Darmo, dimana dampak visual yang dihasilkan akan menambah nilai dengan mengenang masa lampau sebagai *Darmoboulevard*.


Kriteria Khusus <i>Imageability</i>	
Bangunan-bangunan bersejarah dan yang termasuk cagar budaya sebaiknya ditonjolkan dan dipromosikan bagi pengamat yang melintasnya.	
Konsep Desain	Visualisasi Konsep
Bangunan-bangunan yang terpilih pada <i>index card</i> serta yang termasuk dalam kategori bangunan cagar budaya diberikan pengidentifikasi informasi bangunan yang mudah diakses pejalan kaki.	


Sebagai upaya untuk menjaga status koridor Darmo sebagai bagian dari situs cagar budaya Darmo, identifikasi bangunan cagar budaya maupun yang masih memiliki keaslian bentuk kolonial perlu diinformasikan kepada pejalan kaki






Perpustakaan Bank Indonesia juga pernah memajang informasi mengenai sejarah de Javasche Bank. Metode ini serupa dengan arahan pengembangan yang dimaksud.


Kriteria Khusus <i>Complexity</i>	
Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.	
Konsep Desain	Visualisasi Konsep
Penentuan warna dominan yang diterapkan pada bangunan-bangunan utama di koridor Darmo. Warna-warna yang lain akan digunakan sebagai aksen. Kompleksitas koridor juga dapat ditingkatkan dengan tambahan ruang aktivitas sosial bagi pejalan kaki dalam bentuk taman publik, atau area kuliner <i>outdoor</i> yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki.	



Zona yang mendekati area transisi ke CBD Basra memiliki desain jalan dan metode *traffic calming* yang berbeda mengingat tingginya *activity generator* di zona ini







Sebelum




Sesudah

Keyplan

Kriteria Khusus <i>Complexity</i>	
Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.	
Konsep Desain	
Kompleksitas koridor juga dapat ditingkatkan dengan tambahan ruang aktivitas sosial bagi pejalan kaki dalam bentuk taman publik, atau area kuliner <i>outdoor</i> yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki.	Visualisasi Konsep



Halte tram berfungsi sebagai pemerkuat visual Darmo sebagai situs cagar budaya, dimana bentuk dan posisi halte mengikuti kondisi tahun 1924. Bentuk halte yang berongga juga bisa diterapkan sebagai pintu gerbang, batas menuju area Darmo yang digunakan untuk acara CFD di akhir pekan.

Dengan memperkaya kompleksitas zona melalui fungsi area makan *outdoor*, kualitas koridor Darmo bagi pejalan kaki akan meningkat. Penggunaan pagar rendah atau non-permanen akan memperkuat hubungan antara lingkungan pejalan kaki dengan lingkup aktivitas bangunan

Kriteria Khusus *Enclosure*

Pada masing masing zona sebaiknya menyesuaikan perbandingan ketinggian dan jarak yang membentuk proporsi perimeter jalan

Konsep Desain

Penataan kembali alokasi area masing-masing pengguna koridor jalan agar lebih berorientasi pada lingkungan pejalan kaki.



Visualisasi Konsep



Keyplan

Lebar jalur pejalan kaki selebar 3m telah sesuai dengan syarat Peraturan Menteri Pekerjaan Umum. Pada lokasi tertentu dapat diperlebar dan menjadi *road diet* bagi kendaraan bermotor.

Median jalan diubah menjadi lajur tram. Dengan mengatur jenis pohon berukuran sedang dan tumbuhan perdu di median jalan, vegetasi tidak menjadi penghalang visual dan mampu mendukung keterhubungan antara wilayah yang berseberangan



Koridor Darmo
dengan jalur tram,
1925



Koridor Darmo
tanpa jalur tram,
1976



Kriteria Khusus *Enclosure*

Pada masing masing zona sebaiknya menyesuaikan perbandingan ketinggian dan jarak yang membentuk proporsi perimeter jalan

Konsep Desain

Penataan kembali alokasi area masing-masing pengguna koridor jalan agar lebih berorientasi pada lingkungan pejalan kaki.



Visualisasi Konsep

Penggunaan alternatif pagar dengan nilai transparansi tinggi.



Keyplan



Dengan menggeser pohon menjadi ke tepi jalur, proporsi meruang yang dimiliki pejalan kaki lebih optimal dengan d:h berupa 1:1. Jalur penuntun tunanetra juga tidak terhalang seperti pada kondisi eksisting.

Peletakan pohon tepat di tepi jalan dan pelebaran jalur sepeda. Keduanya merupakan metode untuk *traffic calming* pada zona yang didominasi rumah hunian ini, yaitu metode *pinchpoint* (penyempitan jalur kendaraan), *on-street parking*, dan *street trees* (deretan pohon yang menjadi penggiring visual).

Kriteria Khusus *Complexity*

Bangunan-bangunan sebaiknya memiliki massa dan warna dominan yang memperkaya lingkungan fisik dan sekaligus saling melengkapi.

Konsep Desain

Penentuan warna dominan yang diterapkan pada bangunan-bangunan utama di koridor Darmo. Warna-warna yang lain akan digunakan sebagai aksen. Kompleksitas koridor juga dapat ditingkatkan dengan tambahan ruang aktivitas sosial bagi pejalan kaki dalam bentuk taman publik, atau area kuliner *outdoor* yang terintegrasi dengan jalur pejalan kaki.



Visualisasi Konsep



Pemanfaatan bangunan bergaya kolonial sebagai fungsi komersial dapat menggunakan ranah publik.

Untuk menghasilkan nilai visual maksimum, elemen pagar menggunakan vegetasi sebagai pembatas wilayah namun masih menunjukkan keterkaitan dengan lingkungan pejalan kaki.

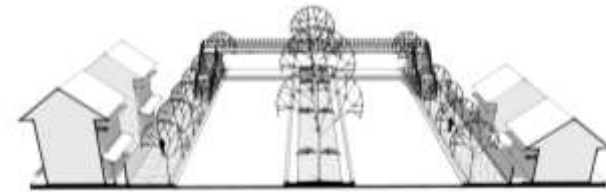
Signage tidak melebihi bidang *fascia* yang dimiliki sehingga tidak mengganggu visual bangunan

Kriteria Khusus *Linkage*

Penyatuan berbagai aspek lingkungan dengan sejumlah komponen fisik yang terkoneksi.

Konsep Desain

Adanya hubungan dapat diwujudkan dengan kesamaan ketinggian dari objek-objek *street furniture*, maupun dengan pengembangan desain jembatan penyeberangan serta desain lantai perkerasan.



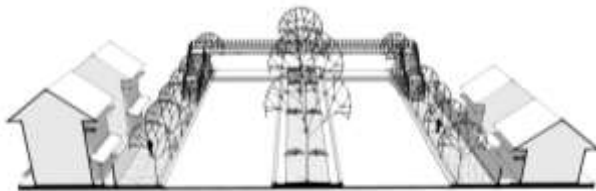




Visualisasi Konsep





Menghormati deretan pohon tinggi di median jalan yang telah ada sejak belasan tahun, keberadaan pohon di jalur tram berfungsi sebagai kanopi koridor kota dan menjadi penghubung visual wilayah yang berseberangan. Selain kabel tram, tidak ada jaringan lain (listrik/telepon) yang berada di atas tanah.



Fasilitas penyeberangan jalan dipadukan sebagai halte tram. Desain perkerasannya ditujukan agar menjaga kesinambungan visual wilayah yang berseberangan. Sistem keamanan penyeberang jalan menggunakan *Pelican Cross* yang dipadukan dengan *Rectangular Rapid Flashing Beacon* (RRFB). Jalur menyebrang berdekatan dengan Taman Bungkul sebagai taman utama koridor

Kriteria Khusus <i>Linkage</i>	
Penyatuan berbagai aspek lingkungan dengan sejumlah komponen fisik yang terkoneksi.	
Konsep Desain	Visualisasi Konsep
Adanya hubungan dapat diwujudkan dengan kesamaan ketinggian dari objek-objek <i>street furniture</i> , maupun dengan pengembangan desain jembatan penyeberangan serta desain lantai perkerasan.	
	<p>Tanaman pedinding berukuran sedang sebagai pengarah visual seperti:</p> <div data-bbox="1153 654 2016 941">  <div> <div>Bintaro Cerbera manghas</div> <div>Bunga Terompet Tabebuia pallida</div> <div>Kamboja Plumeria rubra</div> <div>Kol Banda Pisonia Alba</div> </div> </div>
<p>Tanaman pohon berukuran besar sebagai <i>centre point</i> seperti:</p> <div data-bbox="257 1005 1075 1260">  <div> <div>Trembesi Samanea saman</div> <div>Akasia Daun Besar Accacia mangium</div> <div>Mahoni Daun Kecil Swietenia mahagoni</div> </div> </div>	<p>Tanaman semak sebagai ornamen dan pengisi ruang seperti:</p> <div data-bbox="1164 1021 1971 1260">  <div> <div>Philodendron Philodendron sp</div> <div>Bakung Crinum sp</div> <div>Kana Canna hibrida</div> <div>Soka Ixora Chinensis</div> </div> </div>

Kriteria Khusus <i>Human Scale</i>	
<i>Street furniture</i> yang ada di sepanjang koridor sebaiknya memenuhi kebutuhan skala manusia.	
Konsep Desain	
Berbagai objek fisik yang masuk dalam daya jangkauan pejalan kaki memiliki desain dan dimensi yang sesuai dengan proporsi manusia, mencakup objek penerangan buatan, peneduh, tempat transit, vegetasi pendukung, ramp, dll. Termasuk elemen fasad bangunan yang ada di lantai dasar.	
Visualisasi Konsep	

<p>Selain fasilitas bangku kota, sistem <i>secondary seating</i> dipergunakan pada elemen pagar bangunan komersial sebagai penunjang saat koridor Darmo mengadakan event akhir pekan dan memenuhi kebutuhan kapasitas pejalan kaki dan tetap memberikan kualitas visual yang baik.</p>		<p>Perkerasan khusus pada lantai koridor kota dapat memanfaatkan fungsi legibilitas dengan penambahan bantuan informasi orientasi dan letak bangunan bersejarah utama sepanjang koridor untuk menuntun pejalan kaki.</p>
<p>Pejalan kaki dapat menghabiskan lebih banyak waktu di ranah publik dengan adanya area <i>Talkscapes</i>, dimana aktivitas mengobrol secara berkelompok diakomodasi dengan fasilitas tempat duduk yang memadai dan berdekatan.</p>	<p>Selain desain bangku konvensional, deretan pohon dapat dimanfaatkan sebagai area beraktivitas dengan model bangku yang melingkari pohon.</p>	

Kriteria Khusus Legibility

Perlu untuk melengkapi koridor kota dengan berbagai objek yang menjadi penanda visual.

Konsep Desain

Bangunan-bangunan yang memiliki peranan pendukung karakter Darmo perlu diberikan elemen penanda yang menghormati kaidah konservasi. Untuk petunjuk orientasi, objek *public art* dengan tema kolonial dapat diletakkan pada lokasi-lokasi tertentu.



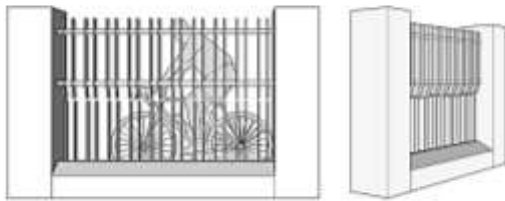
Visualisasi Konsep




Desain pemberhentian bus dan tram memiliki karakter umum berupa kolom tebal yang menopang naungan. Informasi identitas lokasi diletakkan menghadap ke pejalan kaki, bukan ke arah seberang jalan seperti eksisting. Halte dilengkapi dengan peta arah objek-objek kota.



Public Art yang memanfaatkan elemen air ini berusaha untuk menetapkan koridor Darmo sebagai bagian dari identitas kota Pahlawan Surabaya dengan adanya patung-patung plakat nama pejuang nasional yang berperan di Surabaya: Roeslan Abdulgani, Sutomo (Bung Tomo) dan Gubernur Suryo.

Kriteria Khusus <i>Transparency</i>	
Proporsi komponen fisik di lantai dasar sebaiknya memudahkan identifikasi fungsi lahan maupun aktivitas yang terjadi di dalamnya.	
Konsep Desain	Visualisasi Konsep
Bangunan komersial mengadopsi dimensi pagar rendah atau pagar tidak permanen. Bangunan hunian hanya menggunakan tanaman perdu atau pohon yang ramping untuk memaksimalkan visual. Pagar bangunan hunian dapat mengadopsi desain bilah berderet.	

		
Bangunan Komersial Terbuka. Memanfaatkan vegetasi sebagai pagar	Bangunan Komersial. Pagar alternatif berorientasi horisontal.	Bangunan Komersial. Pagar temporal, atau tanpa menggunakan pagar.
Bangunan Hunian. Pagar menggunakan alternatif orientasi vertikal		

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

1.1. Kesimpulan

Penarikan kesimpulan akan dibagi menjadi 2 bagian, dimana bagian pertama merupakan hasil kesimpulan penelitian yang menunjukkan kualitas visual seperti apa yang dihadirkan oleh berbagai komponen koridor jalan raya Darmo. Sedangkan bagian kedua adalah hasil kesimpulan perancangan yang menjelaskan desain skematik seperti apa yang mampu memberikan tatanan lingkungan yang sesuai bagi koridor jalan raya Darmo.

Koridor Jalan Darmo yang berada di tengah kota memiliki kondisi khusus berkaitan dengan keberadaan bangunan-bangunan cagar budaya dan mengalami proses peralihan tema pembangunan di masa modern ini. Penelitian ini berusaha untuk mengidentifikasi kualitas visual dari lingkungan fisik bagi pengamat yang melintasi koridor raya Darmo. Hasil penelitian menunjukkan bahwa:

- Darmo bermula sebagai area *planned settlement* yang dikembangkan ke selatan Surabaya pada masa kolonial. Perkembangan koridor Darmo dimulai dari transisi penggunaan kendaraan pada tahun 1920-an dimana pejalan kaki, pesepeda, dokar, dan kossong mulai bersanding dengan mobil dan trem listrik saat melintasi koridor Darmo (*Darmoboulevard*).
- Terjadi perubahan karakter dimana median jalan yang dilalui trem berganti menjadi area penghijauan, pejalan kaki diberikan jalur khusus yang terpisah dari jalan aspal, dan jalur kendaraan lebih diperlebar. Bangunan-bangunan cagar budaya masih mempertahankan bentukan fasad sekaligus dengan desain pagarnya yang memiliki nilai transparansi tinggi.
- Bangunan hunian modern berskala besar memiliki elemen pagar yang masif dan visualnya berusaha menutupi diri dari lingkungan sekitarnya sehingga sukar bagi pengamat untuk mendapatkan kontinuitas di sepanjang koridor.

- Beberapa bangunan modern lainnya telah berusaha dengan baik mengikuti karakteristik Darmo dengan pengulangan bentuk-bentuk yang banyak ditemukan pada bangunan kolonial maupun bangunan cagar budaya lainnya.
- Secara garis besar tidak ditemukan adanya unsur pengikat bagi keseluruhan visual koridor Darmo sehingga perlu untuk diberikan usulan desain yang mampu mengembangkan koridor Darmo yang lebih berorientasi bagi pejalan kaki dan menghormati statusnya sebagai bagian dari situs cagar budaya Darmo.

Berdasar aspek kualitas perancangan kota bagi pejalan kaki pada koridor Darmo, dapat ditarik kesimpulan berupa:

- *Imageability* pada koridor Darmo telah diwujudkan dengan 8 bangunan cagar budaya serta bangunan-bangunan peninggalan kolonial lainnya.
- *Enclosure* yang dirasakan oleh pejalan kaki banyak diwujudkan dengan bidang dinding, pagar maupun deretan pohon di sepanjang koridor. Rasio bidang dinding dan bidang lantai telah memadai, namun elemen vegetasi masih mengurangi visibilitas terhadap sisi Darmo yang berseberangan.
- *Transparency* bagi bangunan-bangunan bernilai estetik telah diwujudkan oleh bangunan komersial. Bangunan hunian masih menggunakan pagar tertutup sehingga nilai transparansinya kecil.
- *Coherence* pada koridor Darmo lebih sering dihadirkan oleh desain jalur pejalan kaki daripada oleh bentuk bangunan yang ada.
- *Linkage* telah diwujudkan dengan baik melalui kesamaan kemunduran bangunan, deretan pohon, hingga jalur sepeda.
- *Human Scale* bagi bangunan-bangunan di koridor Darmo ditampilkan dengan artikulasi bangunan yang baik, namun tata informasi memiliki dimensi terlalu besar untuk pejalan kaki.
- *Complexity* telah diwujudkan dengan berbagai tipologi fungsi koridor Darmo, mulai dari bentuk hunian, komersial, jasa, hingga fasilitas umum. Akan tetapi kekayaan visual masih terlalu kacau untuk dipahami menyeluruh.

- *Legibility* pada koridor Darmo banyak menunjukkan identitas lokasi, namun kurang menunjukkan rute destinasi perjalanan.

Sementara itu bentuk perkotaan yang sesuai untuk diterapkan pada koridor Darmo adalah bentuk yang simpatik terhadap bangunan cagar budaya maupun kolonial pada umumnya, baik dari skala, garis besar bangunan, maupun detil yang menjadi ciri kolonial. Hal tersebut meliputi:

- Penggunaan komponen atap pada bangunan dengan perbandingan kepala:badan bangunan mengikuti skala jumlah lantai bangunan. Penggunaan parapet hanya sebagian kecil dan berfungsi sebagai aksentuasi atap. Hal yang sama berlaku juga terhadap elemen dormer. Bentuk atap dapat berupa atap pelana maupun atap perisai.
- Sosoran atap bangunan diikuti oleh elemen listplank / kanopi horisontal yang menjadi pembatas ganda antara kepala bangunan (atap) dan bagian badan tempat jendela, pintu dan kolom berada. Diantara listplank dilengkapi dengan lubang ventilasi / *bovenlicht* yang terkadang merupakan penerusan dari komponen jendela dan pintu namun dipisahkan oleh komponen listplank.
- Bangunan dengan lantai lebih dari satu memiliki bagian bangunan yang digunakan sebagai balkon terbuka.
- Komponen pintu dan jendela pada umumnya berorientasi vertikal. Bagian badan dan kaki bangunan memiliki pembatas yang jelas dengan adanya perbedaan material dinding di bagian bawah yang menjadikan bangunan tampak memiliki podium. Beberapa podium bangunan menerus dan bergabung dengan dinding teras.

1.2. Saran

Merupakan penjabaran terhadap ide solusi yang perlu diterapkan pada koridor jalan raya Darmo dalam bentuk usulan kebijakan, rencana, maupun program kerja lainnya. Hal ini termasuk dalam tahap akhir proses *Synoptic Method*.

- Bagi bangunan dengan nilai-nilai konservasi, kualitas visual yang dihasilkan hanya akan ditangkap dengan baik oleh pengamat apabila tidak ada penghalang sehingga memungkinkan pengamat untuk menikmati bentuk bangunan secara utuh. Dengan demikian perlu untuk menerapkan desain pagar yang memungkinkan untuk memberikan visibilitas tinggi namun tetap menjamin keamanan. Hal ini yang banyak ditemukan sebagai permasalahan bangunan hunian. Faktor penentu visibilitas lainnya adalah adanya pohon di dalam persil lahan, dimana lokasi peletakkannya perlu untuk mempertimbangkan estetika bangunan secara keseluruhan.
- Mengenai status jalan raya Darmo yang merupakan bagian dari situs cagar budaya perumahan Darmo serta adanya 8 bangunan cagar budaya, sangat diperlukan untuk mencermati perijinan bangunan baru bagi koridor ini, dimana bangunan baru baik hunian maupun komersial perlu untuk memiliki kesinambungan terhadap karakteristik koridor keseluruhan.
- Sesuai dengan arahan literatur, nilai signifikansi bangunan bersejarah dapat diperkuat apabila terdapat lingkungan sekitarnya yang mendukung kondisi bangunan-bangunan bersejarah tersebut. Dengan demikian perlu untuk mengarahkan koridor jalan Darmo (*pedestrian way*, jalan raya, ruang terbuka hijau maupun sistem transportasi) agar mendukung area situs cagar budaya Darmo.
- Penerapan sistem transportasi tram merupakan tilas balik sejarah yang mendukung karakteristik Darmo sejak jaman kolonial. Dengan demikian rencana pemerintah kota Surabaya untuk menghidupkan kembali sistem transportasi tram di koridor jalan Darmo. Kesan visual maupun nilai historis dan nilai sosial akan lebih kuat apabila terdapat bentuk lori khusus yang meniru tram listrik kolonial.

DAFTAR PUSTAKA

Azmi, Diyanah Inani, 2013, *Walking Behaviour of Urban and Rural Residents*, Malaysia: Centre for Environment-Behaviour Studies

Baroldin, Noorfadhilah Mohd, 2012, *Documentation and Conservation Guidelines of Melaka Heritage Shophouses*, Procedia – Social and Behavioral Sciences, 50, 192-203

Cohen, Nahoum, 2000, *Urban Planning Conservation and Preservation*, USA: McGraw Hill

Conzen, M. R. G, 1966, *Historical Townscapes in Britain: a Problem in Applied Geography*, Newcastle upon Tyne: Oriel Press

Cullen, Gordon, 2006, *The Concise Townscape*, Oxford: Architectural Press

Dardak, A. Hermanto, 2006, *Metropolitan di Indonesia: Kenyataan dan Tantangan Dalam Penataan Ruang edisi I*, Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum

Darjosanjoto, Endang Titi Sunarti, 2012, *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Pemukiman*, Surabaya: ITS Press

Ewing, Reid, 2013, *Pedestrian and Transit-Oriented Design*, Washington, D.C.: Urban Land Institute

Feilden, Bernard, 1979, *Introduction to Conservation*, Rome: International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property

Groat, et all, 2002, *Architectural Research Methods*, New York: John Wiley and Sons

- Habraken, N. John, 1994, *Cultivating the Field: About an Attitude When Making Architecture*, Places, 9(1), 8-21
- Handinoto, 1996, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940*, Yogyakarta: Penerbit ANDI
- International Council of Monuments and Sites, 1999, *The Burra Charter*, Burkwood: Australia ICOMOS Inc
- Irwan, Zoeraini Djamal, 2005, *Tantangan Lingkungan dan Lansekap Hutan Kota*, Jakarta: Bumi Aksara
- Kartasasmita, Ginanjar, 1996, *Pembangunan Untuk Rakyat: Memadukan Pertumbuhan dan Pemerataan*, Jakarta: PT. Pustaka Cidesindo
- Khusyairi, Johny Alfian, 2008, *Transforming Modernity: The Road Traffic of Surabaya 1920-2930*, BA Thesis: Universiteit Leiden
- Kerr, James, 2013, *Conservation Plan, The Seventh Edition*, Australia ICOMOS Inc website
- Krier, R, 1979, *Urban Space*, USA: Rizzoli International Publication, Inc.
- Kriswandhono, A, et all, 2014, *Sejarah dan Prinsip Konservasi Arsitektural Bangunan Cagar Budaya Nasioonal*, Semarang: Institut Konservasi ERMIT
- Lynch, Kevin, 1960, *The Image of the City*, Massachusetts: MIT Press
- Moughtin, Cliff, 1999, *Urban Design: Ornament and Decoration 2nd Edition*, Oxford: Architectural Press
- Nasar, J, L, 1994, *Urban Design Aesthetics: The Evaluative Qualities of Building Exteriors*, Environment & Behaviour, 26, 377-401
- Nasution, S, 1996, *Metode Penelitian Naturalistik-Kualitatif*, Bandung: Tarsito

- Nix, Thomas, 1949, *Bijdrage Tot De Vormleer Van De Stedebouw In Het Bijzonder Voor Indonesie*, Dissertation: Delft University of Technology
- Schulz, C. Norberg, 1971, *Existence, Space and Architecture*, London: Praeger Publishers
- Schulz, C. Norberg, 1980, *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, New York: Rizzoli
- Shah, Raman P, 2015, *Visual Field Testing and Interpretation*, B. P. Koirala Lions Center for Ophtalmic Studies
- Shinbira, Ibrahim, 2012, *Conservation of the Urban Heritage to Conserve the Sense of Place, a Case Study Misurata City, Libya*, Transactions on Engineering & Applied Sciences. Volume 1 No 3
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, New York: Van Nostrand Reinhold
- Sumalyo, Yulianto, 1993, *Arsitektur Kolonial belanda di Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Trancik, Roger, 1986, *The Theories of Urban Spatial Design*, New York: Van Nostrand
- UNESCO, 2011, *A New International Instrument: the proposed UNESCO Recommendation on the Historic Urban Landscape (HUL)*, Preliminary Report
- Venturi, Robert, et all, 1977, *Learning from Las Vegas: Revised Edition*, Cambridge: MIT Press
- Verneires, M, et all, 2012, *Methods for the Economic Valuation of Urban Heritage: A Sustainability-based Approach*, France: Imprimerie de Montligeon
- Wirutomo, Paulus, 2009, *UI Untuk Bangsa: Pembangunan Berbasis Nilai*, Jakarta: UI Press

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BIOGRAFI PENULIS



Nama	:	M. Alfian Rizki S.
Tempat/Tanggal Lahir	:	Surabaya / 26 April 1992
Kewarganegaraan	:	Indonesia
Jenis Kelamin	:	Laki – laki
Agama	:	Islam
Status	:	Belum Menikah
Alamat	:	Perum. Wisma Mukti Jl. Semalang Indah S/22, Surabaya, Jawa Timur.
E-mail	:	alfian.mars@gmail.com

Pendidikan Formal

1997 – 1998	:	TK Raden Patah Sidoarjo
1998 – 2004	:	SDN Pucang III Sidoarjo
2004 – 2007	:	SMP Negeri 2 Sidoarjo
2007 – 2010	:	SMA Negeri 4 Sidoarjo
2010 – 2014	:	Jurusan Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya

Penulis merupakan putra pertama yang lahir di Surabaya, 26 april 1992. Penulis menghabiskan masa kecil di Jember dan Sidoarjo sebelum berdomisili di Surabaya. Penyuka topik bersejarah dan banyak membaca, penulis menempuh studi strata S1 di jurusan Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember selama 2010-2014 dan mendapatkan beasiswa Dikti pada 4 semester akhir masa studinya.

Setelah lulus strata S1 penulis langsung melanjutkan studi di program Pascasarjana ITS Surabaya dengan bidang alur perancangan kota dengan tahap Fresh Graduate untuk masa studi 2014-2016. Pengalaman akademis dimiliki penulis dalam menyelesaikan masa studi S2 dengan mengikuti kegiatan penelitian Laboratorium Perancangan Kota sejak tahun 2015 berupa penelitian permukiman tepi sungai dan penelitian tepi rel kereta api. Penulis juga memiliki penulisan jurnal internasional dengan judul “*Visual Qualities Of Darmo Heritage Street Corridor In Surabaya, Indonesia*” yang diterbitkan tahun 2016 di *International Journal of Education and Research*. Penulis dapat dihubungi pada alamat e-mail alfian.mars@gmail.com.